



SØVÆRN

S

ORIENTERING

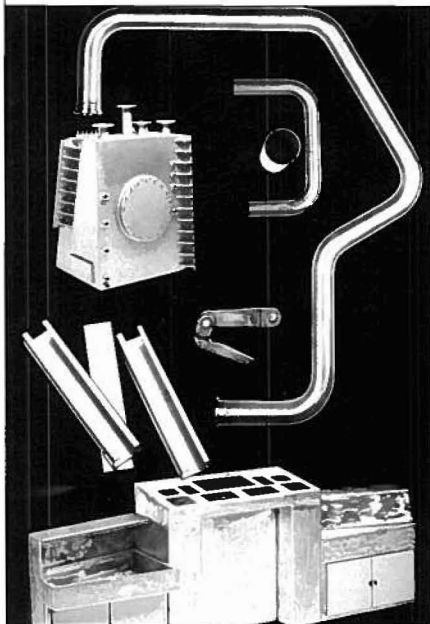


6

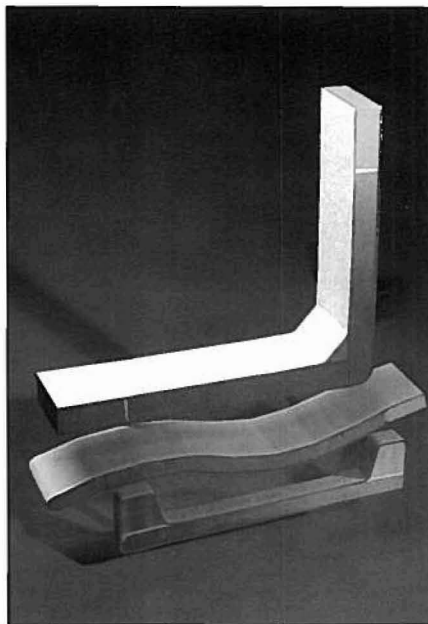
1994

DANYARD AALBORG A/S, AALBORG STÅLKONSTRUKTIONER A/S & AALBORG RØR A/S

TRE STÆRKE UNDERLEVERANDØRER AF KVALITETSPRODUKTER OG SPECIALKONSTRUKTIONER



Specialkonstruktioner og små som store serier i aluminium, rustfrit stål og CuNi.



Større konstruktioner og specialopgaver i glasfiber/fiberforstærket plast (FRP-sandwich).



Fra store stålkonstruktioner, der kræver transport ad søvejen, til serieproduktion af mindre konstruktioner.

STÅL • RUSTFRIT STÅL • ALUMINIUM • KOBBER-NIKKEL FIBERFORSTÆRKET PLAST

Udnyt Danyard Aalborg's, Aalborg Stålkonstruktioner's og Aalborg Rør's mangeårige erfaring og store kapacitet til underleverandør-opgaver i alle typer metaller samt fibermaterialer.

Vi er kendt for at leve op til kravene om høj kvalitet til konkurrencedygtige priser - leveret til tiden.

Når De anvender Danyard Aalborg, Aalborg Stålkonstruktioner og/eller Aalborg Rør som underleverandør får De en samarbejdspartner med:

- Stor teknisk know-how
- Specialudannede medarbejdere med et højt fagligt niveau
- Avanceret produktionsudstyr, der sikrer høj og ensartet kvalitet, optimal materialeudnyttelse og hurtig levering
- Omfattende kvalitetsstyring med ISO 9001 certificering

DANYARD AALBORG

Speditørvej Postbox 660 DK-9100 Aalborg
Tel. +45 99 37 37 00 Fax +45 99 37 37 02

AALBORG RØR A/S

Landdybet Postbox 660 DK-9100 Aalborg
Tel. +45 98 15 50 00 Fax +45 98 15 42 24

AAS AALBORG STÅLKONSTRUKTIONER A/S

Gasværksvej 7 DK-9000 Aalborg
Tel. +45 98 10 99 99 Fax +45 98 10 28 47

Danyard Aalborg A/S, Aalborg Stålkonstruktioner A/S og Aalborg Rør A/S er selvstændige aktieselskaber i Danyard-gruppen. Hver virksomhed råder over et omfattende og velfungerende produktionsapparat med store haller og direkte adgang til egne havnefaciliteter.

Fra redaktionen

Intet tidsskrift eller personaleblad bliver til af sig selv eller opnår popularitet og efterspørgsel pr. automatik.

Der skal være stof, som læserne brænder efter at tilegne sig, før den effekt indtræffer, at bladet ligefrem bliver savnet, hvis det er forsinket i udgivelsen.

Men redaktionen arbejder delvis i blinde, når læserne ikke tilkendegiver, om man kan lide produktet, eller om man anser udgivelsen for rent pengespild. Vi har herfra tidligere opodret til, at man bidrager med artikler til bladet, – nu vil vi også gerne høre, om læserne synes, at den redaktionelle linie er rigtig, uklar eller forkert, eller hvad man nu synes.

Det kan oplyses, at de få reaktioner (under 100), som bladet har modtaget siden nr. 7/93 spænder så vidt som fra »perfekt, lige hvad vi altid har ønsket« til »hvad skal jeg dog med det, – jeg gider ikke engang læse det«. Det sidste er da et rasende interessant og selvmodsigende synspunkt.

Det bærende princip må fortsat være, at bladet skal orientere alle om, hvad der sker i søværnets dagligdag, det være sig ombord i skibene eller på højt niveau i kommandoerne. Dette vil på længere sigt medføre, at de ansatte har en indgående viden om alle aspekter af virksomheden Søværnet.

Men hvorledes skal det udføres?

Har du, fra elev til admiral, en mening om dette eller nogle ønsker, så lad os høre om det. Intet emne er helligt. Skriv til os.



Redaktionen

Læs om

Søværnsorientering 6/94

Side

Søværnet og Naval Team Denmark	2
Korvetten PETER TORDENSKIOLDS adoptionsbesøg i Kolding	3
Søredningstjenesten	3
Chefprøver i STANFLEX enheder	4
Modernisering af Søværnets taktiske træner	5
OLFERT FISCHER i SHARP GUARD	6
KANUMAs projektet	7
100 års jubilæum i Ammassalik	8
Bombebøssen i 175 år	9
Kommandohejsning i patruljefartøjet RAVNEN	9
VÆDDERENS togt til Sydafrika	10
Presseofficeren i Sydafrika	16
Fra kalenderen	16
Hvad siger kabyslederen	17
Nordisk Kadetstævne '94	19
PETER TORDENSKIOLDS deltagelse i operation SHARP GUARD 1994	20
Søværnets mærkedage	22
Torpedoskydning fra STANFLEX	24
Torpedomissilbåden BILLE's adoptinsbesøg i Vejle	24

Søværnets operative Kommando

Att. SVN ORT
Postbox 483, 8100 Århus C
Telefon 89 43 30 99
Telefax 89 43 31 41

Redaktøren: 89 43 30 05

Redaktion: Orlogskaptajn Steen Ovesen

Ansvar overfor presseloven: Kommandør E. Fage - Pedersen

Forside: NIELS JUEL ved Kronborg

Tryk:

Kannike Tryk AS · Århus

Indholdet kan frit citeres med angivelse af kilde.

ISSN 0907 - 5038

Søværnet og Naval Team Denmark

Kontreadmiral N. Mejdal, chef for Søværnets Materielkommando beretter her om samarbejdet mellem Søværnet og Naval Team Denmark (NTD).

Samarbejde mellem offentlig og privat virksomhed er noget der altid har haft stor bevågenhed fra såvel politikere som erhversliv. I praksis har dette samarbejde været afprøvet i forskellige former fra udlicitering og privatisering til egentlig samarbejde om eksportopgaver.

Søværnet har i 1980-erne udviklet to nye skibstyper repræsenteret ved FLYVEFISKEN-klassen og THETIS-klassen. Begge typer er for så vidt angår elektronik-og våbenudrustning baseret på STANDARD FLEX koncepten, et princip der siden fremkomsten har vakt almindelig international positiv interesse.

Udviklingen af skibene og systemerne er foregået i tæt samarbejde mellem Søværnets Materielkommando (SMK) og dansk værfts-og elektronikindustri, men også udenlandsk firmaer har bidraget.

Interessen for produkterne har bl.a. manifesteret sig ved adskillige tidskriftsartikler, ønsker om foredrag ved internationale seminarer og en udstrakt studievirksomhed fra andre mariner. Tanker om eksportmuligheder var på denne baggrund nærliggende.

Med det overordnede mål at skaffe indtjening og arbejdspladser til Danmark oprettedes i 1992 en markedsføringsorganisation – eller eksportklub – ved navn »Naval Team Denmark« (NTD).

Baggrunden for oprettelsen var også et ønske om at samle søværnets leverandører i et »netværk«, som kunne optræde mere koordineret og slagkraftigt og dermed få en mulighed for at slå igennem på det vigtige eksportmarked, der hidtil har været domineret af gigantiske våbenkoncerner med verdensomspændende interesser. I givet fald vil dette også medføre øget interesse for fremtidige søværnsprojekter, hvilket, også ud fra en nøgtern samfundsøkonomisk betragtning vil være at ønske.

NTD medlemskreds udgøres af danske virksomheder, der har bidraget som hoved-eller underleverandører til søværnet ved bygning af FLYVEFISKEN-og THETIS-klassen.

Klubben har etableret sig med en bestyrelse, der består af de administrerende direktører fra tre af medlemsvirksomhederne. Den daglige virksomhed udføres af en direktør og et sekretariat, hvis opgave er at forestå markedsføringsinitiativer, koordinere industriens og søværnets indsats samt udfærdige markedsføringsmateriale m.v. Ved oprettelse af NTD var der en klar forudsætning, at markedsføring og evt. salg skulle foregå i tæt samarbejde med søværnet, der som de eneste i Danmark råder over system ekspertisen for de produkter, der skal markedsføres. Dette samarbejde formaliseredes gennem en samarbejdsaftale samt ved, at chefen for SMK deltager i bestyrelsen for NTD som Forsvarsministeriets observatør. Forsvaret er således ikke medlem i NTD men bistår selskabet ved at stille sine projekter og ekspertise til rådighed på normale forretningsmæssige vilkår. Undersøgelser af potentielle kunder resulterede i, at NTD ville koncentrere sig om lande med interesser i

det arktiske og antarktiske område, hvor THETIS-klassen specielt er velegnet, samt det Sydøstasiatiske område, hvor den rivende økonomiske udvikling og den ændrede adfærd i de omkringliggende farvande medfører behov for nye skibstyper til farvandsovervågning, søredning, fiskeriinspektion og til bekæmpelse af piratvirksomhed. Det viste sig også hurtigt, at de fjerne markeder var de mest lovende, og interessen har i nyere tid især koncentreret sig om Malaysia og Sydafrika. Men også nationer som f.eks. Thailand, Brunei og Island er potentielle markeder, mens Columbia, Chile, Argentina og Irland p.t. har en hvilende karakter.

SMK har nu indgået kontraktmæssige aftaler med Svendborg Værft A/S og DANYARD A/S. Disse aftaler omfatter konsulentbistand ved tilbudsgivning samt kontraktforhandlinger om projektering, bygning og udrustning samt ibrugtagning af eksportudgave af henholdsvis THETIS-klassen og NIELS JUEL-klassen korvetter benævnt STANDARD FLEX 3000 og 1500.

SMK konsulentbistand afregnes på normale markeds-mæssige vilkår og tilgår forsvaret som en indtægt.

Samarbejdet mellem søværnet og NTD samt de hertil hørende 15 medlemsvirksomheder er på alle måder forløbet gnidningsfrit, målrettet og helhjertet.

Inspektionsskibet VÆDDERENS flådebesøg i Malaysia og senest i Sydafrika må betegnes som en overvældende succes, der klart har demonstreret dansk skibsbygnings høje stadi på de potentielle køberes hjemmebane.

Den politiske interesse og støtte for fremstødene har også været eksem-

plarisk. Således har den danske regering, repræsenteret af daværende industriministre – Jan Trøjborg under besøget i Malaysia og Mimi Stilling Jacobsen under besøget i Sydafrika – gjort en betydelig indsats begge steder.

Konkurrencen er utrolig hård, men ikke desto mindre synes resultater inden for rækkevidde.

I Malaysia var der oprindeligt 28 tilbudsgivere! Efter flere sorteringer er Danmark stadig med blandt de 3 sid-

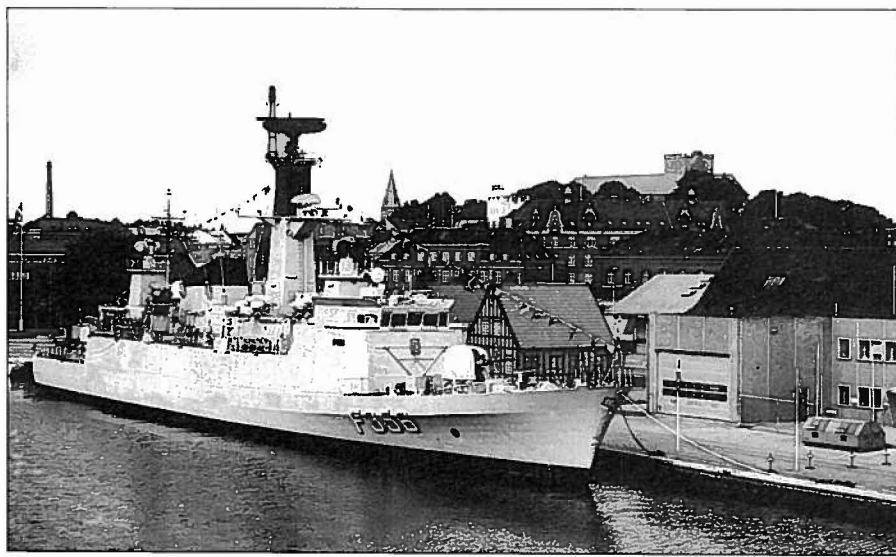
ste. Flot klaret, men kun nr. 1 får noget ud af det!

Gennem NTD arbejde er der dog allerede opnået nogle millionkontrakter hos medlemsvirksomhederne, men det er milliardkontrakterne, der er målet.

Gennem medvirken i det beskrevne samarbejde tilgodeser Søværnet en særlig facet af sin opgave i bredeste forstand – at virke til gavn for Danmark og danske interesser.

(SMK)

Korvetten PETER TORDENSKIOLDs adoptionsbesøg i Kolding



PETER TORDENSKIOLD i Kolding. I baggrunden Koldinghus.

Fredag den 19. august 1994 markerede salutten fra korvetten PETER TORDENSKIOLD indledningen til et længe ventet besøg i adoptionsbyen Kolding.

1.426 af Koldings indbyggere fik under åbent hus arrangementet om bord mulighed for at gå en tur på

PETER TORDENSKIOLDs dæk og stille spørgsmål til besætningen.

Det store antal besøgende vidner om den udbredte interesse, der er i Kolding for søværnets virke og her specielt for korvetten, som for nylig har været i Adriaterhavet, og hvor en stor del af besætningen deltog i operation FARAWAY i Persergolfen i 1991 i søsterskibet.

(PETER TORDENSKOILD)

Sørednings- tjenesten

Søredningstjenesten i Danmark har til formål at sikre, at der ydes den bedst mulige indsats for redning af nødstedte til søs.

Den årligt tilbagevendende eftersøgnings- og redningsøvelse SA-REX blev afviklet den sidste lørdag/søndag i april. For første gang var Farvandsvæsenet tilmeldt med to motorredningsbåde. Derudover var der tilmeldt 8 marinehjemmeværnsfartøjer, orlogskutteren DREJØ, patruljefartøjet SVÆRDFISKEN, en Botvedbåd fra Flådestation Frederikshavn, et civilt fartøj og to helikoptere – én fra Søværnets Flyvetjeneste og én fra søredningsvagten på Flyvestation Aalborg.

Øvelsesdeltagerne var opdelt i to øvelsesgrupper, én til Nordsøen og én til Kattegat. De to øvelsesgrupper skulle hver især igennem en redningsfase og en eftersøgningsfase.

På grund af hårdt vejr kom øvelsen til at virke realistisk. Det var svært for sanitetsgasterne at komme om bord på havaristen, og det var svært at få de sårede op i helikopteren. Det var svært for On Scene Commander at få et overblik, det var svært for On Scene Commander at få kontakt til de rigtige marinehjemmeværnsfartøjer på de rette tidspunkter. Alt var svært.

Øvelsen var således en udfordring, som gav anledning til gennemprøvning af alle discipliner indenfor søredningstjeneste. Men resultatet var meget tilfredsstillende.

(KGM)

Chefprøver i STANFLEX enheder

Efter indstilling fra Chefen for Fregateskadren (nu 2. Eskadre) besluttede Søværnets operative Kommando i 1990, at chefer i STANFLEX enhederne skulle kvalificere sig til denne stilling ved at bestå en chefprøve.

Derved sikrede man sig, at de unge skibschefer ville have den fornødne viden og erfaring til at kunne sejle og operere enhederne sikkert.

Systemet med en formel chefprøve har været anvendt i Torpedobådskadren, nu 4. Eskadre, siden midten af halvtredserne, hvor alle chefer har været igennem en meget lang dags prøver med radarsejlads, optisk sejlsads, formationssejlads og evolering (skift mellem formationer), torpedo- og kanonskydning samt manøvrering. De gamle chefelever får stadig svedige håndflader ved tanken om at skulle lave tillægningsmanøvre til luv side af den stærkt drivende HJÆLPEREN. Depotskibet HJÆLPEREN var et ombygget amerikansk landgangsfartøj, som kunne drive sidelæns med flere knob.

Chefen for 2. Eskadre udtager i samråd med eskadrens STANFLEX divisionschefer egnede officerer og indstiller dem til Chefen for Søværnets operative kommando for status som chefelever.

Normalt vil en chefelev have forrettet tjeneste som næstkommanderende i STANFLEX enheder eller som divisionsofficer i korvetterne, men der er også åbnet mulighed for, at de andre eskadrer kan indstille velbedømte divisionsofficerer/næstkommanderende som chefelever.

Eneste undtagele er, at officerer, der har bestået chefprøven i WILLEMoes-kl. enhederne, umiddelbart vil kunne tilkommanderes som chefer i STANFLEX enhederne efter en kortere omskolingsperiode.

En chefelev gennemgår i løbet af 3 til 4 måneder en koncentreret indlæring af alle de discipliner, som en skibschef i et patruljefartøj skal kunne beherske med sikkerhed.

I løbet af perioden bliver chefeleven tilkommanderet forskellige skibe, så han kan blive påvirket af flere chefers måde at gøre tingene på og samtidig få maksimal sejltid og dermed lejlighed til at øve sig mest muligt.

I patruljeperioden skal chefeleven lære de danske farvande at kende navigatorisk til mindste detalje, og han skal føle sig hjemme i flest muligt af de havne, som patruljefartøjerne anløber.

Chefelevtiden afsluttes med en endags chefprøve, hvor eleven sejler en udpeget STANFLEX enhed, som om han var skibets chef. Under prøven skal »chefen« løse en lang række opgaver og tage stilling til problemer i henhold til en drejebog, udsendt af chefen for 2. Eskadre.

I prøven medvirker operationsrummene i Søværnets operative Kommando og i Marinedistrikterne samt andre farvandsovervågningsenheder.

Drejebogen fra en netop afholdt chefprøve omfattede bl.a., at enheden afgik fra København gennem Drogden Rende til Køge Bugt, hvor en udenlandsk enhed skulle kontaktes og afvises fra dansk indre territorialfarvand. Derudover var der tale om kanonskydning, slæbning af et andet skib, verbal overhøring af »chefen« i skibets manøvresystemer, havariøvelse, minelægningssøvelse og sejlsadsplanlægning.

Efter prøven bedømmes elevens præstation af en kommission bestående af cheferne for 2. og 3. eskadre, ældste divisionschef i STANFLEX enhederne og de to eskadrers operationsofficerer.

Ved bestået prøve indstiller Chefen for 2. Eskadre til Chefen for Søværnets operative Kommando, at eleven godkendes som skibschef i STANFLEX enheder, og når dette er approberet, tilkommanderes han som chef i en af enhederne. Derefter skal han uddanne sig yderligere i skibstypen og indsamle erfaring til at kunne udnytte disse komplekse skibe fuldt ud i rollerne som patruljeskib, mine-rydningsskib, antiundervandsbådsenhed, kampskib og minelægger.

I løbet af efteråret 1994 skal i alt fire chefelever op til prøve. De nye chefer står foran en meget spændende tjenesteperiode, hvor STANFLEX projektet bevæger sig over i kampskibsrollen med tilførsel af HARPOON-moduler, SEASPARROW-moduler, torpedoer, SEA GNAT CHAFF launchere, så de og deres besætninger kommer ikke til at kede sig.

I lighed med chefprøven afholdes der en teknikofficersprøve, som vil blive omtalt i næste nummer af Søværnsorientering.

(2. Eskadre)

Modernisering af søværnets taktiske træner

Søværnets taktiske træner ved Søværnets Taktik- og Våbenskole, Kampinformationskursus har gennemgået et moderniseringsprogram, der er ved at nærme sig sin afslutning.

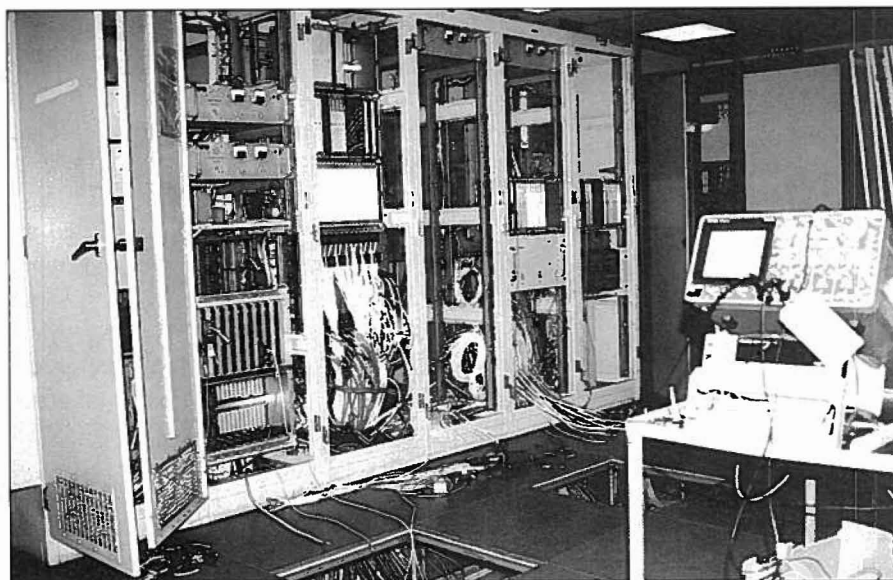
Allerede inden det eksisterende program er afsluttet, kan det konstateres, at udviklingen i søværnet kræver en løbende opdatering af træneren, hvis Kampinformationskurset skal kunne forestå en kvalificeret og realistisk undervisning og uddannelse. Dette behov skyldes ikke kun udviklingen i søværnet, men også den generelle, tekniske udvikling.

Den taktiske træner fremstår i dag som et moderne og fleksibelt anlæg, der kan anvendes til indlæring i brug af operationsrummets udstyr, radar-simulering, proceduretræning og til indlæring af taktik.

Den sidste og netop afsluttede del i trænermoderniseringen er det såkaldte radarmoderniseringsprojekt, der, som det fremgår af billedet, har været meget omfattende. Da der findes et vekslende antal radarer, som skulle have nyt kabeltræk, har det været nødvendigt at fjerne dele af gulvet i hele træneren for at erstatte de gamle kabler med nye.

Projektet har bl.a. omfattet udvidelse af det simulerede radarområde fra 250 x 250 sømil til at være principielt globalt, endvidere en ændring så der nu i det enkelte modul kan genereres op til 5 forskellige radarbilleder, som afspejler de primære radarer, der anvendes operativt, samt endelig forbedret simulering.

En forestående opdatering af den



Computerrummet under ombygning

taktiske træner omfatter integration af undervandsbådenes kampinformationssystem og passive sonar samt visse andre sensorer i et af modelrummene, så visse uddannelser for undervandsbådspersonel kan tilgodeses. På dette område udestår imidlertid det visuelle element, som udgøres af et periskop.

Endvidere omfatter den forestående opdatering simulering af såvel sonarmiljøet som simulering af den skrogmonterede sonar, CTECH-36 og slæbesonar.

Endelig overvejes modernisering af automatisk datatransmissionssystem – LINK 11 – simulering, visuel simulering, våbensimulering og C3 simulering i NIELS JUEL-klassen.

Anskaffelsen af LINK 11 til operative enheder fordrer uddannelse på dette område. Dette kan gennemføres om bord i en LINK 11 enhed eller bedst 2 enheder samtidigt, eller sandsynligvis endnu billigere ved integration af relevant udstyr hertil i den taktiske træner. Ved relevant udstyr kan der være tale om simulation

af »live« udstyr eller anvendelse af emuleret (»kopi«) udstyr.

Visuel simulering omfatter forskellige operative aspekter, bl.a. den forudseelige, nødvendige uddannelse i forbindelse med elektrooptiske systemer, infrarød radar og periskop.

Våbensimulering forventes at blive et spændende og vanskeligt projekt afhængigt af ønsker, ambitionsniveau og ressourcer.

NIELS JUEL-klassens C3 simulering forventes integreret i den taktiske træner for at tilgodese uddannelse og træning i dette, det mest omfattende og komplekse kampinformationssystem.

Det er vigtigt, at en fortsat opdatering af den taktiske træner gennemføres, så kvaliteten af undervisning og træning kan fastholdes, og uddannelsen kan afspejle de behov, som de operative tjenestesteder stiller til personellens uddannelse.

(AIS)

OLFERT FISCHER i SHARP GUARD

Som deltager i Operation SHARP GUARD har korpvetten OLFERT FISCHER, som det første danske orlogsfartøj, besøgt Iraklion på Kreta.

Sammen med de to hollandske fragatter PIET HEYN og JAN VAN BRAKEL fik OLFERT FISCHER i starten af august her sit første længere havneophold i de tre uger, togtet indtil dette tidspunkt havde været.

Den danske konsul, som aflagde besøg ombord den første dag, kunne oplyse, at skoleskibet Danmark gæstede Iraklion for fire år siden, men at de danske orlogsskibe, der har anløbet Kreta, alle har gæstet NATO-basen Souda Bay på den vestlige del af øen. I den særlige anledning aflagde Chefen for OLFERT FISCHER officiel visit hos Generalguvernøren senere samme dag.

Iraklion er et besøg værd. Byen har 110.000 indbyggere, og inden for de venetianske bymure er den gamle bydel bevaret. Fem kilometer uden for byen ligger Knossos, hvor den minoiske kultur kom til at danne grundlag for den senere hellenistiske kultur og dermed den europæiske civilisation.

Lidt længere mod øst ligger den kendte badeby Chersonisos. Alle de interessante steder blev besøgt, inden OLFERT FISCHER kunne stå til søs mandag den 8. august på vej mod næste patrulje og VIP-besøg ombord.

Forsvarsminister Hans Hækkerup, forsvarschef general J. Lyng og repræsentanter fra forsvarsstaben besøgte OLFERT FISCHER den 17.

august og fik en orientering om korpvetens opgave som deltager i FN's blokade i Adriaterhavet og om de midler, man har til at udføre denne opgave.

Besøget forløb til alles tilfredshed, og forsvarsministeren sagde ved afslutningen, at ikke kun besætningens pårørende gav den nødvendige opbakning, men også regering og et enigt folketing stod bag indsatsen. Derefter afgik forsvarsministeren med følge, og OLFERT FISCHER kunne gå i havn i Brindisi.

Brindisi er kendt af mange, men for de flestes vedkommende er det kun fra korte ophold, enten i forbindelse med anløb med skib eller ventende på en af de mange færger til Grækenland. Og det er egentlig synd, for

udfra et sådant flygtigt bekendtskab virker den lidt kedelig.

Men OLFERT FISCHER fik lejlighed til et fire-dages besøg i Brindisi, hvor der blev mulighed for at uddybe kendskabet til byen og omgivelserne.

Byen er gammel og har en bevæget historie, der først og fremmest har været præget af dens beliggenhed som udfaldsvej fra det gamle romerige og centraleuropæiske magter til de østlige riger. Derfor var byen allerede i romertiden en vigtig udskibningshavn, hvortil Via Appia gik direkte fra Rom.

Senere, da Romeriget brød sammen, kom byen under vekslende herredømme, indtil den fik ny betydning under korstogene. Da Italien blev splittet op i et utal af små feu-



Forsvarsministeren orienteres om boardingholdet



Forsvarsministeren luftes

dalstater, oplevede byen at være under så forskellige herskere som tyrkerne, franskmændene, spanierne og bourbonerne, inden Italien blev samlet i 1860.

Alle har de efterladt sig spor i bybilledet og bidraget til dets brogede mangfoldighed. Det var der tid til at nyde, og på de arrangerede busture ind i landet blev de små byer Ostuni og Alberobello, med deres særprægede arkitektur og de imponerende grotter i Castellana, besøgt.

Også til de nærliggende badestrande var der arrangeret ture, og til de mere kondiskabende begivenheder hørte en fodboldkamp, hvor skibet stillede begge hold til en kamp på en for nordeuropæere noget speciel grusbane.

Mandag den 22. august var OLFERT FISCHER igen på patrulje. På sin vej til og fra et senere havneophold i Piræus, passerede korvetten Korinther-kanalen to gange, henholdsvis d. 11/9 og d. 17/9.

Kanalen gennemskærer den 6 km brede landtunge Ishtmus, der er Peloponnes eneste forbindelse til fastlandet. I oldtiden trak man skibene over landtangen ad en brolagt vej, og man var så langt fremme med planerne om en kanal, at Kejser Nero tog det første spadestik med en guldspade i år 67 e. Kr. Det var dog først i 1893, man kunne åbne kanalen.

Ved at benytte kanalen kan man forkorte turen fra Brindisi til Piræus med 130 sømil i forhold til turen udenom Cape Matapan. Hvert år passerer mellem 9.000 og 10.000 skibe i kanalen, der har en længde på 6,5 km. Der er ingen sluser, og strømmen kan derfor til tider opnå en hastighed på op til ca. 4 knob. Dybden i kanalen er 8 m og bredden er 25 m i vandlinjen, så der var rigelig plads til korvetten. Det var der også i højden, hvor to faste broer, henholdsvis en vej- og en jernbanebro, går over i 54 meters højde.



Tungen holdes lige i munden i Korinther-kanalen

Imponerende er det at betragte de næsten lodrette klippevægge, der tårner sig op til 76 meters højde på det højeste sted. Slæbebåd er obligatorisk for skibe over 800 tons, og græske orlogsskibe, udenlandske orlogsskibe og passagerbåde har forrang i nævnte rækkefølge, så der var ingen problemer med ventetider, selv om kanalen kun kan passeres i én retning ad gangen.

Passagen var en oplevelse, der føjede sig til OLFERT FISCHERs i forvejen mange.

(OLFERT FISCHER)

KANUMAs projektet

Med jævne mellemrum dukker navnene KANUMAS og NUNAOIL op i forbindelse med inspektionsskibet THETIS togter til Grønland.

Søværnsorientering bringer her en kort introduktion til navnene med efterfølgende beretning fra årets togt, som kommer i næste nummer.

NUNAOIL A/S er et dansk registreret selskab etableret i 1985. Selskabet ejes af den danske stat og Grønlands hjemmestyre tilsammen, som hver ejer 50 procent af aktierne.

NUNAOIL A/S er operatør for en gruppe store olieselskaber, som består af BP, EXXON, Japan National Oil Cooperation, SHELL, STATOIL og TEXACO, som er blevet tildelt en tilladelse til at indsamle seismiske data omkring Grønland.

Samarbejdet mellem disse selskaber baseres på et program som hedder Kalaallit Nunaat Marine Seismic Programme forkortet KANUMAS.

Programmet baseres på en aftale indgået mellem NUNAOIL A/S og Forsvarskommandoen som indebærer, at søværnet mod betaling stiller et isforstærket skib til rådighed, som er blevet bygget om til at kunne medtage det seismiske udstyr, der er nødvendigt til løsning af opgaven.

Til at operere det seismiske udstyr har NUNAOIL A/S indgået kontrakt med Western Geophysical, Canada.

Målet er at indsamle data fra ca. 5400 km seismiske linier i de vest- og nordvestlige farvande ved Grønland.

På Østgrønland, specielt i de østlige og nordøstlige farvande er målet at indsamle data fra 8500 km seismiske linier.

SOK

100 års jubilæum i Ammassalik

Den 29. september 1993 blev inspektionsskibet TRITON adopteret af Ammassalik Kommune, der, bortset fra Scoresbysund, er det eneste beboede område på Grønlands østkyst.

Derfor var TRITON et naturligt valg til at føre Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte til byens 100-års jubilæum og til at være hendes hjem under festlighederne.

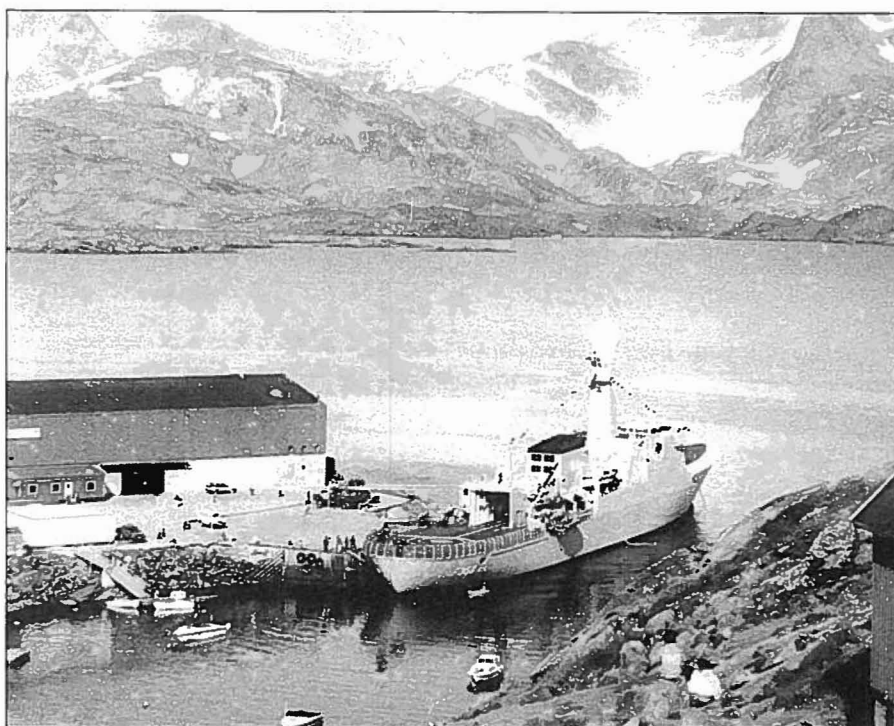
Besøget var også skibets adoptions-visit, hvor Prinsessen skulle nedlægge en krans ved mindeankeret for omkomne søfolk. Ankeret er skænket til byen af TRITON.

Forberedelserne til besøget har været omfattende, og der var fra skibets side lagt et stort stykke arbejde i, at alt skulle blive så godt og rigtigt som muligt.

Programmet for Prinsesse Benedikte var allerede udarbejdet af Statsministeriet, men de praktiske detaljer omkring arrangementet blev først endeligt fastlagt i Ammassalik en uges tid inden festlighederne.

Ammassalik blev grundlagt den 26. august 1894 af søofficeren Gustav Holm om bord på skruebarken HVIDBJØRNEN.

Allerede i 1884 – 85 var han på østkysten af Grønland med den kendte konebådsekspedition. Han overvintrede på en lille ø 15 km nord for Ammassalik. Ved afrejsen derfra lovede han at komme tilbage for bl.a. at afhjælpe de trange kår, som befolkningen levede under dengang. På grund af den tunge administration i »Direktoratet« – senere »Grønlandsadministrationen«, varede det



TRITON i Ammassalik

10 år, inden han kunne vende tilbage. Ombord på HVIDBJØRNEN ankom Gustav Holm til Ammassalik den 26. august 1894. Da var der kun 243 mennesker tilbage af de 413, som han havde mødt 10 år før. Han medbragte mængder af byggematerialer til oprettelsen af en handelsstation. To år forinden var en handelsbestyrer ankommet. Det var et tidligere besætningsmedlem fra konebådsekspeditionen. Under hans kyndige ledelse blev grunden til det nuværende Ammassalik lagt.

Ammassalik betyder byen med de mange ammassatter (lodder), som er en lille laksefisk. Det er det navn, som vestgrønlænderne bruger, mens østgrønlænderne siger Tasiilaq (Indsøen).

Prinsesse Benediktes program var stort, og mange ting skulle nås på de tre dage, som besøget varede.

For besætningen var der lavet et spe-

cielt program, som bl. a. indeholdt tovtrækning og fodboldkamp, dans i klubben og teaterforestilling med trommedans.

At vejret viste sig fra sin gode side var med til at gøre besøget til en stor oplevelse for de fleste. Vi blev modtaget vel, og alle var yderst behjælpelige.

Besøget i Ammassalik var afslutningen på et 101 dages langt togt, som har gået til Færøerne, Norge, Island og Grønland.

1. Eskadrens enheder tilbringer året rundt lange perioder med fiskeriinspektion, søredning og stationstjeneste netop ud for Grønlands østkyst i Danmarksstrædet. Derfor var især besøget i Ammassalik mindeværdigt, fordi byen kun er isfri og kan besejles i sensommeren og kun, hvis vejret er godt.

(Inspektionsskivet TRITON)

Bombebøssen

Hvad er BOMBEBØSSEN? Mange har set navnet og undret sig over, hvad der gemmer sig bag det.

Det er tale om en selvejende stiftelse, der bl.a. kan give fribolig og delvis forplejning til ældre, enlige søfolk (også fra søværnet) og enkelte ægtepar. Institutionen er forbeholdt søfolk over 60 år, der har sejlet i danske skibe, og som stadig kan klare sig selv.

BOMBEBØSSEN har en kongelig udnævnt direktion på 9 medlemmer, og den daglige drift varetages af inspektørparret.

Når institutionen, og dermed bygningen, bærer det besynderlige navn, skyldes det, at de første indsamlinger i 1819 til formålet fandt sted ved at folk lagde penge i bøsse, der var lavet af en 200 punds

engelsk bombe, der i starten af 1800-tallet var fundet ueksploderet i København. Bomben var flot bemalet og indbød til, at man lagde penge i den.

Hele ideen om støtte til ubemidlede søfolk kom fra kommandør P.N. Sølling, der berørtes dybt over at se de mange gamle, udtjente og sygdomsplagede søfolk uden udsigt til hyre i årene efter Napoleonskrigene.

»Vi kan ikke være bekendt, at disse stolte mennsker, der med fare for deres liv, har tjent konge og fædreland et helt liv, skal tigge på gaden«, sagde kommandøren, og deri havde han helt ret.

Ideen slog an, bidrag kom ind fra mange sider, og selv kongen gav tilskud.

Efterhånden blev man istand til at leje to loftsrum hos ankersmed Lund på Wilders Plads, hvor man opstillede lånte senge til 12 mand. Gennem de 175 år har institutionen ejet forskellige huse, og idag har man hjemsted i et moderne 5-etagers byggeri i Dronningensgade på Christianshavn med plads til 24 enlige søfolk og 7 ægtepar. Den 2. november har stiftelsen 175 års jubilæum SØVÆRNSORIENTERING ønsker tillykke med dagen.

(SVN ORT)

Kommandohejsning i patruljefartøjet RAVNEN

**Fredag den 7 oktober
hejstes kommandoen for første gang i RAVNEN.**

Chefen for Søværnets operative kommando sagde ved den lejlighed bl.a.: » For SOK som for marinen som helhed er det overordentligt opmuntrende i dag at modtage og byde velkommen til en ny operativ enhed.

For 11. gang takker SOK alle gode kræfter, der har medvirket ved tilblivelsen af et nyt skib af STANFLEX 300 typen.

De fleste vil erindre, at STANFLEX 300 programmet i sin tid blev etableret som erstatning for 22 mindre enheder, hvoraf de fleste forlængst er udgået af flåden.

Det er måske tankevækkende, at 11 er netop halvdelen af de 22. Ligesådan er det værd at huske, at de 22 ikke forudses erstattet skib for skib, og at vi nærmer os den foreløbige afslutning på STANFLEX 300 serien.

I lyset af den generelle situation omkring os kan man sige, at den såkaldte fredsdividende herved er tydelig reflekteret i antallet af enheder i marinen.

Når det er sagt, må også siges, at de nye enheder repræsenterer en betydelig, kvalitetsmæssig forbedring og besidder en betydelig grad

af fremtidssikring i forhold til de gamle.

Marinen har og har haft andre ravne. I Nordatlanten opererer en under grønlandsk navn. Den forrige RAVNEN på vore breddegrader blev søsat for godt 50 år siden. Det er utvivlsomt udtryk for SMKs forudseenhed, at den gamle og ny RAVNEN har præcis samme skrognummer, nemlig 560.

Jeg byder RAVNEN velkommen blandt søværnets operative enheder. Jeg forventer, at RAVNENs tjeneste vil blive til gavn for Danmark og danske interesser.«

(SOK)

VÆDDERENs togt til Sydafrika

Også 1994 skulle blive et år, hvor opgaver på eksotiske steder ventede søværnet.

Andetsteds i bladet kan man læse om korvetternes operationer i Adriaterhavet, og her følger beretningen om VÆDDERENs togt til Sydafrika.

Midt i juni afgik skibet til Færøerne for at gennemføre et 3- måneders rutinetogt, men ombord var man forberedt på, at der muligvis skulle sejles til Sydafrika som led i et fremstød for dansk industri, nærmere betegnet Naval Team Denmark (NTD), hvis forhold til søværnet er nærmere beskrevet i admiral Niels Mejdals artikel her i bladet.

Da den endelige sejlordre til Sydafrika kom, lå VÆDDEREN i Sø-

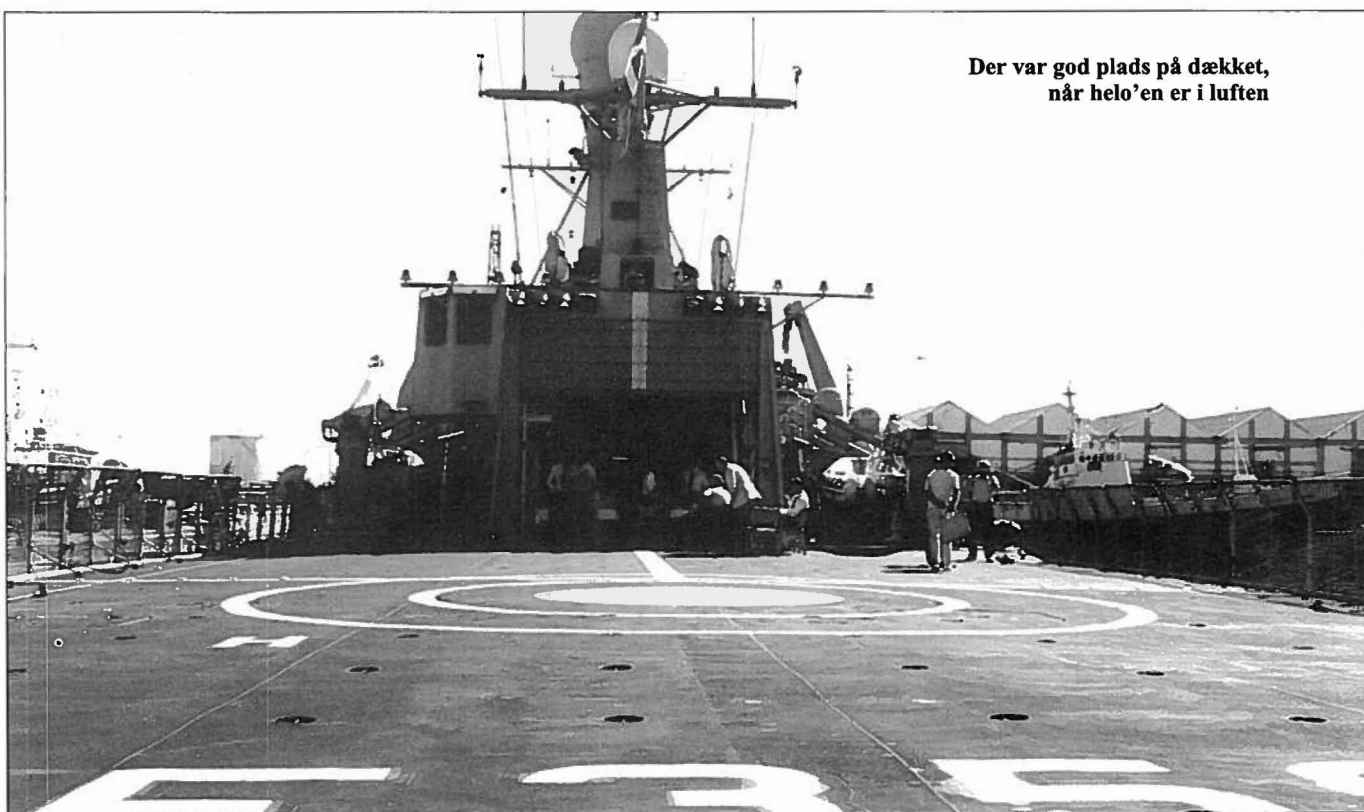


Et sjældent syn: En PUMA på dækket

våg. Her fik man travlt med at stuve måleskeer og fiskeripublikationer af vejen og finde andre søkort og nautiske tabeller frem, så turen kunne planlægges i detaljer.

Sejladsen påbegyndtes den 6. august med første destination Las Palmas på Grand Canaria.

Det er ganske vist normalt, at inspektionskibet ved Færøerne forta-



Der var god plads på dækket, når helo'en er i luften

ger et udlandsbesøg men sjældent af så eksotisk karakter.

VÆDDEREN, som sidste år i Sydøstasien fik erfaring i samarbejdet med NTD, vidste, at togtet ville forme sig anderledes end et inspektionstogt. Derfor blev der nu lagt vægt på indøvelse af de dicipliner, som forekommer ved repræsentative udlandsbesøg. Der var dog også tid til andre ting, og under forlægningen mod Las Palmas afholdtes bl. a. en luftforsvarsøvelse ud for Lissabon med portugisiske kampfly. Ved den lejlighed blev skibets sensorsystemer kontrolleret inden turen til den anden ende af verden.

Under besøget i Las Palmas havde besætningen lejlighed til at slappe af, gå i vandet og smage på de lokale, kulinariske specialiteter, og her modtog skibet også de sidste forsyninger inden den lange tur mod Cape Town, bl.a. hvide uniformer og vigtige resevedele til gyrokompasset.

Rejsen til Cape town 4500 sømil længere mod syd tog 12 dage. Det kunne virke som lang tid, men når man skulle forberede et meget intensivt og omfattende program for opholdet i Sydafrika, faldt tiden ikke lang.

Sørejsen bød også på mulighed for at studere marinelivet i oceanet, hvor den daglige underholdning blev leveret af dansende delfiner, flokke af hvaler og flyvefisk i leg.

Undervejs passeredes krebsens vendekreds, ækvator og stenbukkens vendekreds. Passagen af ækvator den 19 august gav anledning til den traditionelle ækvatordåb. Fra denne dag skulle der gå præcis en måned, før VÆDDEREN igen kom tilbage på den nordlige halvkugle.

Det navigatoriske faktum, at der ikke skulle ændres kurs i ni døgn, gav navigatørerne tid til at tænke over livets forunderlige sammenhænge og ikke mindst de astronomiske stedliniers udødelighed.

Da VÆDDEREN skulle tage sig godt ud i Sydafrika under de planlagte demonstrationssejladser og udstillinger, blev der gjort omhyggeligt rent fra mast til køl, og nogen vil



Gæster kommer og går til NTD udstilling i hangaren

påstå, at skibet var som nyt ved ankomst Cape Town den 26 august.

Vejret på turen nedover var præget af de kendte trykssystemer i Atlanten. Nord for ækvator herskede nordøstpassaten, mens sydøstpassaten regerede i det sydligere Atlanterhav. Det giver en meget forudsigelig vejr-situation, bortset fra området mellem de to trykssystemer, som kaldes kalmebæltet eller den intertropiske konvergenzone, hvor den kraftigt opstigende luft kan give skiftende vind og kraftige byger.

Den første kontakt med Sydafrika etableredes dagen før ankomsten, da en sydafrikansk PUMA helikopter kom VÆDDEREN i møde for at øve landinger.

Efter nogle timer og adskillige landinger og briefinger mellem danske



Forsvarsminister Modise og industriminister Mimi Jakobsen i samtale med admiral K. J. Borch

LYNX piloter og sydafrikanske PUMA piloter erklærede alle parter sig gensidigt fortrolige, inden den følgende periodes mange PUMA operationer ombord.

De danske piloter fik samtidig forholdsvis frie hænder til flyvning i sydafrikansk luftrum.

Den 26. august om morgenen ankom Chefen for Søværnets operative Kommando med den første PUMA den dag, hvorefter admiralens kommandotegn hejstes. Kort efter ankom en række højstående, sydafrikanske officerer med endnu en PUMA.

VÆDDEREN var nu klar til at andu-ve Cape Town. At dette er en af verdens smukkeste byer fra søsiden, kan besætningen bevidne.

Der blev udvekslet salut på 21 skud med batteriet Lions Head, og ved frokosttid fortøjedes ved kaj no. 2 i Victoria and Alfred Basin, hvorefter det intense program for opholdet iværksattes.

Under opholdet i Cape Town blev helikopterhangaren indrettet til workshop for NTD, mens skibet var genstand for rundvisning og udstilling, og for besætningen bød den første week-end på busture og lejlighed til at strække benene og smage på bl.a. en strudsebøf. Og her et lille tip til messagasterne: ét strudseæg er nok til scrambled egg til en hel messe, – det svarer til ca. 24 hønseæg.

VÆDDEREN og NTD afholdte adskillige receptioner og middage ombord, således som det hører sig til på denne slags besøg, af og til flere på en gang.

Af sådanne mere specielle totalarrangementer skal nævnes Industriminister Mimi Jacobsens middag for forsvarsminister Joe Modise i officersmessen samtidig med reception for 100 gæster på forreste fortøjningsdæk, – en travl dag, ikke mindste for kabyssen. Det stod i denne forbindelse klart for enhver, at formålet med VÆDDERENs togt var at knytte forbindelse mellem danske og sydafrikanske industriforetagender samt at give det nye sydafrikanske demokrati yderligere dansk anerkendelse og opbakning.



VÆD
Inspektionsskibet
I baggrunden Cape



EREN
Sydafrika sep. 1994.
Havn og Table Mountain.

Ankomst til
Cape Town



CH SOK aflægger
militær hilsen og
siger samtidig
goddag
viceminister
Kasrils



Helo'en skærer
toppen af
Table Mountain



Forsvarsministeren
inspicerer
skansevagten
sammen med
CH SOK



To ministre
der talte godt
sammen



Til morgenmønstringerne i Cape Town stillede de fredede sæler i havnen på kajens fendere tæt op ad skibssiden, og når de var færdige med morgentoiletten, gik også de igang med dagens dont.

Efter næsten en uges ophold i Cape Town med travle og oplevelsesrige dage afgang VÆDDEREN den 1. september med en sydafrikanske projektgruppe, der forestår flådens indkøb af nye skibe. Sejladsen skulle bringe VÆDDEREN ca. 200 sømil syd for Kap det Gode Håb, da projektgruppen ønskede at erfare om skibets sødygtighed i et af verdens farligste farvandsafsnit.

Det berygtede farvand viste sig dog fra sin milde side, hvilket betød middelsvær dønning og frisk vind. Under sejladsen blev alle systemer afprøvet inklusive natflyvning med LYNXen, og projektgruppen var meget begejstret for alt, den så. Skibet passerede nåløjet og kunne med sindsro anløbe flådebasen i Simons Town den 2. september.

Efter opholdet her sattes kursen rundt Kappen og op Durban, hvor flåden har sin østlige base.

Med på turen var bl.a. sydafrikansk personel, som havde gjort sig fortjent til en velfærdstur i et »rigtigt« skib. VÆDDEREN gennemsejlede det famøse farvand i højt solskin og roligt vejr. Helikoptergruppen udnyttede forholdene til at erhverve områdekendskab i landområdet ved Afrikas sydspids, Kap Agulhas, og man kunne bekræfte, at strudsen er meget udbredt her, og at den stikker hovedet i et hul er ganske vist.

Ved ankomsten til Durban blev work-shoppen atter sat op i hangaren, mens fremvisning og rundvisning for den sydafrikanske flåde tog et overvældende omfang. Endnu engang blev der afholdt reception og middag ombord, og der var atter travle dage for vagten.

I Durban blev VÆDDEREN modtaget med samme gæstfrihed og åbenhed, som prægede hele besøget i Sydafrika. Der var ingen tvivl om, at sydafrikanerne var begejstrede for skibets visit, dels fordi der er tale om

en type, som ligger meget tæt på flådens ønsker, dels fordi også dette »official good will visit« af et europæisk orlogsskib styrker befolkningens nyvundne selvrespekt ved atter at være med i det internationale samfund efter mange års isolation.

Under opholdet i Durban blev besætningen bl.a. introduceret til zulu-dans, og mange har ved selvsyn på »bush-ture« konstateret, at de vilde dyr stadig holder til i Afrika og har det godt.

Den 8. september forlod VÆDDEREN Durban med kurs mod Cape Town, og igen medsejlede en række sydafrikanske gæster. Anløbet af Cape Town skulle den gang kun anvendes til bunkring inden den lange rejse til Færøerne via Madeira. Skibet forlod sydafrikansk farvand den 11. september, men besætningen nåede dog at brevstemme i forbindelse med sidste havneophold. Valgkampen var sober, og stemmeprocenten nåede op på 98,3.

For at bryde monotonien på den 5000 sømil lange tur til Madeira gik VÆDDEREN til ankers ud for Sgt. Helena i 12 timer. På denne lille sydatlantiske ø gik besætningen i land i Napoleons fodspor. Rundture, høflighedsvisit og cocktailparty kunne lige nås, inden skibet stak til søs igen, men VÆDDEREN var også i skarp træning. Den 19. september passeredes ækvator atter, og da skibet var lidt foran planen, kunne der stoppes, og baderulle blev iværksat på selve linien.

Turen nordpå mod Madeira bød på endnu en navigatorisk spidsfindighed: I over fire døgn observeredes ingen andre skibe.

Men vejret var dejligt, – SØ-passaten gav en frisk vind agten for tværs indtil af den intertropiske konvergenzone. Herefter skiftede vinden til NØ-passaten.

Vejret åbnede mulighed for at besætningen kunne få brunet kroppene, inden den afsluttende patrulje ved Færøerne, hvor vejret pr. tradition er frisk i oktober.

(VDRN)



**Oversergent
Lars Jensen har
fået helikopteren
sikkert ned:
Færdigt arbejde!**



**Victoria and
Alfred kvarteret
i Cape Town**



**To »CH SOK'er«
hilser**



**Ankomst til
Durban**



**Skibschefen
OK N. E. Sørensen
orienterer
forsvarsminister
Joe Modise
med følge**

Presseofficeren i Sydafrika

Søværnets operative kommandos presseofficer, orlogskaptajn S. Ovesen, der under VÆDDERENS besøg i Sydafrika var udsendt som særlig assistance til ambassaden i Pretoria, har denne vurdering af VÆDDERENS rolle i samspillet ved NTD:

Ved afslutningen af VÆDDERENS andet togt i forbindelse med danske industrifremstød kan man med rette spørge, om der er en målbar effekt for de implicerede firmaer, om der er sidegevinster til søværnet og Danmark mere generelt, og om indsatsen i det hele taget har værdi.

For så vidt angår den industrielle afsætning må man naturligvis henholde sig til en kommende redegørelse fra NTD, idet man dog må være helt klar over, at salg af inspektionsskibe og know-how i den størrelsesorden, som der her er tale om, til fjerne lande, ikke opnåes på hverken et eller to år i et marked, som dels er meget stramt og konkurrencepræget, dels kan være underkastet problematiske og uvante faktorer, og hvor de økonomiske midler til militære eller para-militære formål er knappe.

En tålmodig og meget langsigtet indsats, formentlig over en 5-10 årig horisont, er nødvendig, selvom det overalt erkendes, at THETIS-klassen er prisbillige skibe af høj kvalitet med mange muligheder. Men selv de bedste produkter skal markedsføres energisk og med hyppig tilstedeværelse hos køber.

For søværnet synes fordelene ved togter af denne art at være åbenlyse og hurtigt erkendelige. »Deep sea sailing« og lange togter er god træning for besætningerne, og udsigten til togter til fremmede lande er selvfølgelig meget motiverende for såvel nuværende besætningsmedlemmer som andre, der håber at få chancen en anden gang.

VÆDDERENS besætning er også helt på det rene med, at disse togter, hvor skibet tages ud af sin rutinetjeneste i et par måneder, medfører et meget øget arbejdspress på kollegerne i 1. eskadre, som må udfylde det hul, som fraværet skaber.

Der er formentlig forståelse overalt for, at skal søværnet medvirke ved arrangementer af denne art, hvilket jeg finder er en helt naturlig udvikling, så vil det kræve den slags »ofre«.

Endelig gælder det, at selvom det ikke kan måles i kroner og ører på handelsbalancen, skal man ikke undervurdere betydningen af tilstedeværelsen af et dansk orlogsskib i fremmed havn. Danmark bliver straks placeret på verdenskortet, når skibet ankommer, idet der altid er stor opmærksomhed fra såvel offentlighed som myndigheder ved flådebesøg. Og når man som i Cape Town samtidig kan benytte skibet til en ministermiddag, er der ikke tvivl om, at det gør et meget stort indtryk, som på sigt skal udnyttes kommercielt.

Jeg konstaterede f.eks. i Sydafrika, at mange forretningsfolk, som ikke deltog i delegationsrejserne, for egen regning var rejst fra Danmark til Cape Town fordi VÆDDEREN var der. De vurderede, at effekten heraf var værd at udnytte. Sådanne tiltag er nytænkning i Danmark, hvor søværnet indtil nu kun sporadisk har haft en rolle. Men det kunne anvendes hyppigere og langt mere effektivt og bevidst i samarbejde med industrien.

Søværnet har således med glæde atter medvirket i denne helt nye og anderledes type opgave, og det var let at forstå NTDs repræsentanter, når de præciserede, at skibets værdi som dansk udstillingsplatform er uvurderlig og af langt større slagkraft end et firmas opstilling i en stand i et traditionelt udstillingsområde blandt hundredevis af konkurrenter fra hele verden.

(OK S. OVESEN)

Fra kalenderen

9 september:

Sejlads i Sundet med den russiske og danske forsvarsminister. MAKRELEN, GLENTEN, frømandskorpset og en LYNX helo medvirkede. Forsvarsminister Hans Hækkerup har viderbragt sin russiske kollegas tak for søværnets indsats.

13 september:

Sejlads i sundet med det norske Stortings forsvarskomitee m.fl. ledsaget af forsvarschefen og chefen for Forsvarsstaben.

12-22 september: BRIGHT HORIZON 94 gennemføres i Skagen.

27-28 september:

SIKU (sikkerhedskursus) besøger søværnet

27 sep – 7 okt :

Under NATO bestræbelserne for Partnership for Peace gennemføres øvelse COOPERATIVE VENTURE I SKAGERAK. Øvelsen, som fra dansk side har deltagelse af minelæggeren MØEN har til formål at udbygge tilliden mellem nationerne og træne visse sømandsmæssige og militære færdigheder. Foruden NATO lande deltager Rusland, Sverige og Polen.

16 november:

Forsvarschefen besøger eskadreøvelse.

17 november:

CINCNORTHWEST, Air Chief Marshall Sir Richard Johns besøger SOK.

5-6 december:

Søværnets chefsmøde på Lynæsfort.

Hvad siger kabyslederen

Under togter af den art, som VÆDDEREN netop har gennemført til Sydafrika, hviler der altid et stort ansvar og en stor arbejdsbyrde på skibets kabysbesætning og messegaster.

SØVÆRNSORIENTERINGs udsendte korrespondent har haft en samtale med oversergent Per Petersen, der er proviantregnskabsfører og kabysleder ombord. Det kom der følgende ud af.

»Hvad synes du der rent tjenstligt har været togtets største belastning og/eller udfordring?«

Det var helt klart et sammenfald af såvel den største udfordring som den største arbejdsbelastning den 31 august. Denne dag var der reception ombord for ca. 100 inviterede gæster samtidig med, at der skulle afholdes ministermiddag for 21 personer.

Denne middag var Industriminister Mimi Jacobsens arrangement for Sydafrikas Forsvarsminister Joe Modise. Forberedelserne hertil begyndte allerede ca. 2 uger i forvejen med udarbejdelse af forslag til menuen. Herefter bestilling af nødvendige provisioner, der blev foretaget pr. telefax.

På trods af den tidligere bestilling af råvarerne kunne skibsprovianteringshandleren i Cape Town ikke levere alle de ønskede ingredienser, hvorfor jeg selv måtte på indkøbstur efter ankomst for at fremskaffe det nødvendige.

Da skibet ikke i forvejen var vidende om denne opgave, måtte der også bestilles de rigtige hvid- og rødvine af sydafrikansk herkomst. På selve

dagen blev de friske råvarer leveret om morgenen.

Et andet problemområde i f.m. afholdelse af en minister-middag, med 5 eller flere portionsanretninger, er manglende udrustning m.h.t. service.

Uagtet skibet, hvis varslet havde været længere, kunne have haft muselmalet service ombord, er det ikke gjort hermed. For dette indeholder ikke f.eks. »sølv« dækketallerken, stofservietter med »sølv«-servietringe, kuvertaskebægre, lysestager/kandelabre o.s.v. Det måtte fremskaffes fra et hotel i Cape Town. Borddækning og opstilling af ekstra borde m.m. blev foretaget allerede ved frokosttid, således at alt var klar ca. 3 timer før middagens start, hvilket ikke var spor for tidligt for de 4 ud af skibets 5 messegaster.

Disse skulle nemlig herefter også afslutte tilrigning og klargøring til reception. På fordækket, der i forvejen var grundigt rengjort og pyntet med flag, skulle der opstilles 3 barer for udskænkning af øl, vin og vand og samtidig hermed en stor buffet, hvorfra servering af bl.a. små snitter

og små lune anretninger kunne finde sted.

Indimellem alt dette skulle vagtskiftet, på det tidspunkt kvartersvagt, jo også have noget at spise.

Denne dag var al landlov for F-divisionen inddraget i modsætning til de andre dage, hvor der ikke var så meget på programmet. De dage bestod vagtholdet af 1 kok, 1 messegast og 1 skyller. Et så lille vagthold betød, at de, der havde vagten, måtte give den en ekstra »skalle« for, at de andre kunne holde fri og komme ud og opleve noget.

Klokken 1900 startede receptionen på forreste fortløjningsdæk. Cirka en halv time efter trak vi os tilbage fra den og overlod resten til vagtholdet, for at vi kunne koncentrere os om at få pudset det sidste af til middagen – tændt stearinlys, skænket hvidvin og sat den første ret på tallerkenerne med mere. Således at alt stod klar så gæsterne kunne gå direkte til bords, når de ankom kl. 2000. Under hele middagen stod jeg i officersmessen og fulgte slagets gang, fik fat i messegasterne, når der skulle ryddes ud efter retterne – på med



OS P. Petersen og hans »tropper«

næste ret – askebægre til rygepauserne, opskænkning af vinen. Middagen sluttede efter ca. 2 timer, og så var det ellers i gang med afrigning af officersmessen, og det lånte service skulle pakkes ned med det samme, da det skulle returneres tidligt næste morgen inden afgang fra Cape Town.

Forreste fortøjningsdæk havde vagt-holdet til opgave at afrigge.

»Hvor store portioner skal der planlægges med til sådanne receptioner med godt 100 deltagere i form af vådt og tørt?«

Til f.eks. receptionen den 31 august, blev der spist ca. 350 snitter, 6 kg cocktailpølser 10 kg blæksprutter, 4 kg skære-ost og endelig 2 kg fetaost. Derudover blev der drukket 5 fl. spiritus, ca. 100 øl, 100 vand, 18 l juice og endelig 45 fl. vin.

»Hvor stort er forbruget ialt under togtet til slige arrangementer?«

Under opholdet i Sydafrika havde kabyssen følgende arrangementer:

2 Pressekonferencer,

3 frokoster i Admirals-/Chefsmessen,

1 middag i Admiralmessen

1 ministermiddag og

3 receptioner.

Desuden var der udstilling i hangaren hver dag, hvor der også skulle være vådt og tørt til de besøgende, som gæstede Naval Team Denmark's udstilling.

Til receptionerne blev der lavet og spist ca. 1100 snitter, 20 kg cocktailpølser, 27 kg frikadeller, 37,5 kg blæksprutter, 147 fl. vin, 710 sodavand og 460 øl.

Da vi ikke hjemmefra med sikkerhed vidste, at vi skulle herved, måtte vi lave en aftale med den lokale skibshandler om et forhåndslager af vand og rød-/hvidvine. Specielt da vi ikke kunne vide, hvor meget vi skulle bruge.

Den sidste reception, som vi havde på programmet, skulle afholdes i Durban for ialt 100 personer. Den endte med at blive meget hektisk. Det var på forhånd aftalt, at denne skulle foregå under solsejlet på dækket på grund af det varme klima i Durban. I løbet af eftermiddagen var

alt på plads – solsejl var spændt op, og borde til buffet og barer var sat op. Vejrguderne var åbenbart af en anden mening, for cirka 2 time før receptionen skulle løbe af stablen, blæste det pludselig så meget op, at det var umuligt at gennemføre. Derfor måtte alt disponibelt personel i gang med en hurtig afrigning for at flytte det hele ned på forreste fortøjningdæk. Efter velvillig og effektiv indsats var vi klar her i løbet af en time.

Receptionen startede som planlagt. Det eneste som kom bag på os var, at der istedet for 100 deltagere faktisk kom omkring 130-140, altså en meget højere mødeprocent end man normalt regner med. Dette havde vi ikke taget højde for, hverken med mad, drikkevarer eller personel til opfyldning af fade m.v.

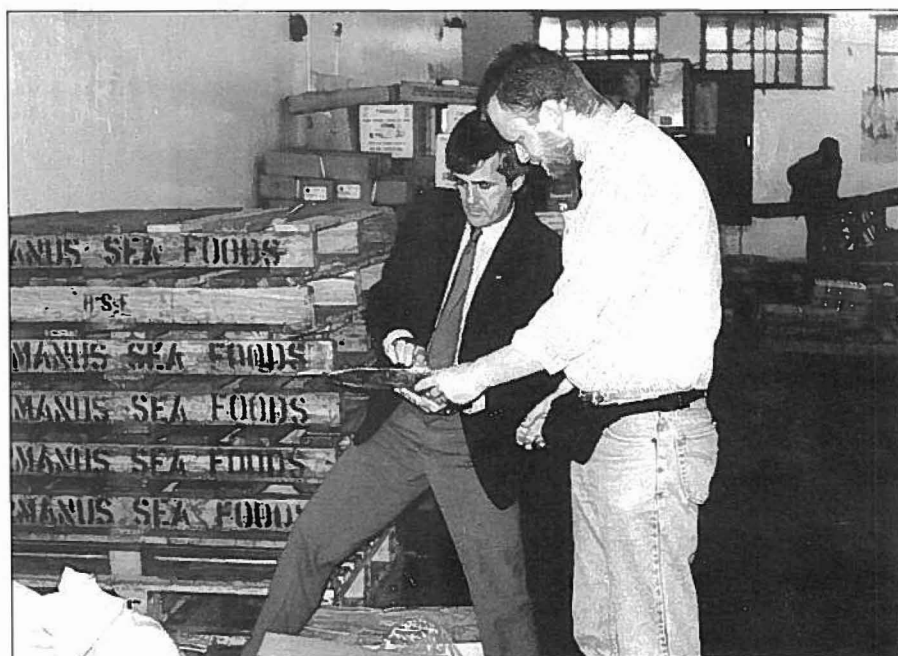
Det med maden var nok det værste, for jeg er helt sikker på, at gæsterne ikke have spist hjemmefra. En anden årsag var nok, at der var en del »danske« Sydafrikanere, der ikke havde smagt dansk mad i lang tid. Hvad angår personel – ja, der trådte vagtskiftet igen velvilligt til.

I Cape Town var vi ude og kigge på det lokale fiskemarked. Vi ville også gerne have været ude og kigge på grøntsagsmarkedet. Men det blev ikke til noget, da det var uden for

sæsonen, hvilket også kunne ses på priserne og kvaliteten af varerne, som vi fik ombord. For eksempel var det ikke de pæneste hovedsalat vi fik, og derfor måtte de renses straks efter ombordtagning, så der var en lille chance for at de kunne holde et par dage. Det var simpelthen et spørgsmål, om vi ville have grøntsager ombord eller ej.

Det lokale fiskemarked viste sig at være et frysehus. Så det vi fik at se, var en masse frosne fisk, både kendte og mindre kendte lokale arter. Vi vendte tilbage til skibet med fem forskellige slags. Skibshandleren var behjælpelig med at fortælle, hvordan man skulle tilberede hver enkelt art. Fiskene har forøvrigt vist sig at være yderst delikate.

I Durban var vi ude og kigge på det lokale grøntsagsmarked. Udvalget var faktisk meget begrænset. Jeg vil sige det på den måde, at udvalget er større i et dansk supermarked. Jeg fortalte dem om vores problemer med grøntsagerne i Cape Town. Det var de meget kedede af at høre, eftersom det var samme skibshandler i begge byer, så de lovede os, at de grøntsager, som vi ville have, nok skulle være rengjorte, når vi fik dem ombord, hvilket de var. Men det gjorde faktisk ikke holdbarheden længere. Generelt er holdbarheden



OS P. Petersen ser på varerne hos fiskehandleren

på grøntsager hernede væsentlig kortere end den vi normalt kender fra Danmark, uanset hvilken stand de blev leveret i. Mælken havde også begrænset holdbarhed, den blev sur en dag før den påtrykte sidste holdbarhedsdato.

»Er kabyssen indrettet således, at den kan klare større arrangementer?«

Engang imellem skal man ihvertfald tænke sig godt om. For eksempel den 31 august hvor der var reception, ministermiddag samt skafning for kvartersvagten mere eller mindre oveni hinanden. Det kræver grundig forberedelse – hvem laver hvad og hvornår. Bordplads er jo ikke ligefrem det, der er mest af.

»Hvad med personel til sådanne arrangementer?«

Der hvor det halter, er antallet af messe-gæster. Der kunne jeg godt bruge et par stykker mere, men så er det jo dejligt, at der er en velvillig besætning, som gerne vil give en hånd med, når det brænder på. For mit eget vedkommende kan det godt være anstrengende både at skulle arrangere og have det store overblik, mens det hele står på, samtidig med at tjenesten som vagtassistent også skal passes.

En ting er helt sikkert, uden en fleksibel kabys, ja i det hele taget F-division, så kunne arrangementer af denne størrelse ikke lade sig gøre.

En stor tak til divisionen for fremragende indsats.

»Er der ting man skal tage højde for, når man er på en sådan tur?«

Jeg kan da nævne en lille banal og alligevel vigtig ting. ISTERNINGER! Erfaringen fra sidste togt, som jo gik til Sydøstasien, var at isterningsmaskinerne havde svært ved at følge med. Ja, vi havde faktisk ikke isterninger nok, selvom vi havde et lille lager i fryseren. Så denne gang blev der indkøbt »frys selv poser«. Det viste sig, at det var lige før det heller ikke engang var nok, for hvem kunne vide, at Sydafrikanerne kommer isterninger i rødvinen.

(Den udsendte korrespondent i SYDATLANTEN)

Nordisk Kadetstævne '94



Afskedsparaden

Fra 3. til 7. august deltog 106 kadetter fra Søværnets Officersskole i det 47. Nordiske Kadetstævne i Vasa, Finland. Kadetterne blev ledsaget af Søværnets skoleenheder MØEN, SVANEN og THYRA. I stævnet deltog endvidere 270 søkadetter fra Norge, Sverige og Finland.

Stævnets primære formål er, gennem sportsligt og kammeratligt samvær, at »skabe, fastholde og udvikle venskab og forståelse mellem de nordiske landes søværn«. Arrangementet af stævnet går på skift hvert år mellem de nordiske landes officersskoler, og stævnet finder sted i den arrangerende nations hjemland.

Det sidste år på Søværnets Officersskole er der blevet trænet hårdt med henblik på at på at nå de bedst mulige resultater, og allerede fra den første disciplin – volleyball – viste de danske kadetter deres styrke ved at vinde. I terrænløbet på ca. 4 km læg-

ges tiderne fra de bedste 10 løbere sammen. Danmark vandt så snævert som med 9 sek over Sverige. Sidste år i Rønne havde Sverige vundet med bare 1 sek, så det var med stor jubel, de danske kadetter modtog resultatet. Af andre resultater skal nævnes sejren i 1000 m stafet, 100 m løb, skydning og sejlads.

Vasa er til dagligt præget af unge mennesker, idet der i byen bl.a. ligger et finsk og et svensk universitet samt en kaserne. Alligevel må det siges, at Vasa fik en saltvandsindsprøjtning ved ankomsten af knapt 900 marinefolk, heraf 350 kadetter, fra de nordiske søværn. Torsdag aften var byen vært ved en reception, og samtidigt holdt det danske, norske og svenske skoleskib reception. Fredag afholdt det finske skoleskib den traditionelle badstueaften, og samme aften var VASA vært ved byens bal, hvortil der var tæt på 400 inviterede gæster, heriblandt den norske kronprins, der for tiden gennemgår officersuddannelsen.

(Kadetkorpset, Søværnets Officersskole)

PETER TORDENSKIOLDS deltagelse i operation SHARP GUARD 1994

I sidste nummer berettes om korvettens deltagelse i SHARP GUARD. Her fortsætter skibet sin historie.

Efter en lang forlægning ankom PETER TORDENSKIOLD den 8. juni til Istanbul for at få et tiltrængt havneophold. Det var første gang siden 1768, at et dansk orlogsskib besøgte byen, og derfor var der samme aften gennem den danske ambassade i Ankara og konsulatet i Istanbul arrangeret en reception med mange indbudte gæster.

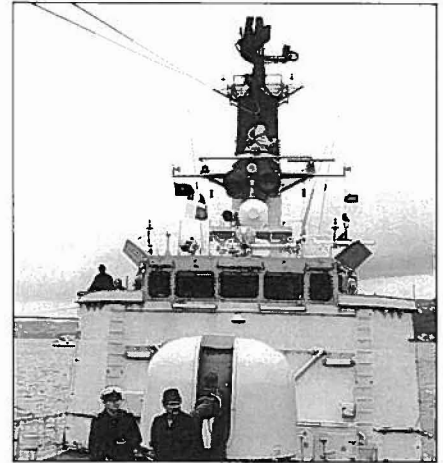
Blandt gæsterne var en dansk embedsmandsdelegation med direktøren for Udenrigsministeriet i spidsen. Denne delegation var i Istanbul for at deltage i NATOs udenrigsministermøde, der skulle finde sted i disse dage.

Kabyssen præsterede til receptionen det flotteste, der er set i et dansk orlogsskib i mange år, heriblandt en model af skibet, fremstillet i marga-

rine, et vikingskib med skjolde og dragehoveder, skåret ud i en vandmelon og sejlede på et hav af kirsebær, jordbær og små petit fours, tre store tærter udformet som henholdsvis et dansk, et tyrkisk og et NATO flag og endelig overflødhedshorn fyldt med små kødstykker – et virkeligt mesterstykke, der blev rost af alle deltagere. Arrangementet var en stor succes og sikrede mange kontakter, der kunne udnyttes under resten af besøget.

De næste 5 dage var der kun få officielle gøremål, så udover dagligt arbejde var der rig mulighed for besøringen til at se Istanbul.

Velfærdsudvalget havde bl.a. arrangeret en guided tur rundt i denne spændende by, som har over 10 millioner indbyggere, og som i øjeblikket vokser med ca. 500.000 indbyggere om året. På turen var der bl.a. mulighed for at se den verdensberømte »Blå moske« og den ligeså berømte kirke/moske »Hagia Sofia«, der er påbegyndt allerede i 500-tallet. Desuden var der rundvisning i sultanens gamle palads, Topkapi-pa-



PETER TORDENSKIOLD på vej gennem Bosporustrædet til Istanbul.

ladset. Sultanen havde i sine velmagtsdage, udover de officielle koner, ikke mindre end 400 konkubiner (haremspiger).

I paladsets skatkammer er verdens største smaragd udstillet. I Istanbul findes endvidere verdens største bazar, så der var gode muligheder for at købe »alverdens ting og sager« til priser, der var afhængige af den enkeltes evne til at tinge.

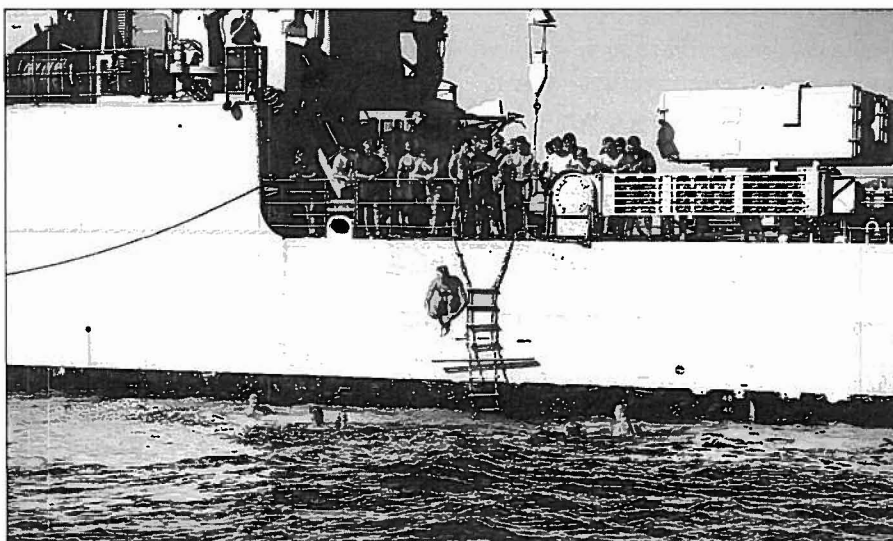
Nogle gjorde gode køb, andre mindre gode, men alle blev nogle erfaringer rigere.

Efter nogle begivenhedsrige dage forlod PETER TORDENSKIOLD den 13. juni om aftenen Istanbul og satte kursen mod Adriaterhavet.

Efter 2 dags forlægning var korvetten tilbage i det gamle patruljeområde i Montenegroområdet, og kunne påbegynde sin sidste patrulje i Operation SHARP GUARD.

Som under den forrige patrulje var skibstrafikken i det tildelte område meget begrænset.

Udover oliefyldning fra den spanske tanker MARQUES DE LA ENSANADA og den amerikanske KALAMAZOO, var patruljens højdepunkt den 19. juni, hvor PETER TOR-



Baderulle i Adriaterhavet

DENSKIOLD gennemførte sin sidste boarding. Den forløb uden de store problemer, men var interessant derved, at det boardede skib var en færge.

Boardingen foregik midt om natten, så alle passagererne var på køjen og forstyrrede derfor ikke boardingholdets arbejde. Boardingen blev i øvrigt også den længste på togtet, idet den varede mere end 4 timer.

Fredag den 24. juni kom Chefen for NATOs Stående Atlanterhavsstyrke, den amerikanske admiral Stark, om bord for at tage afsked med PETER TORDENSKIOLD.

Admiralen talte på flydende dansk til besætningen på agterdækket. Han fremhævede betydningen af, at mange lande deltog i embargooperationerne mod det tidligere Jugoslavien for på den måde at bidrage til at genskabe freden i området.

Admiralen sluttede med at rose korvettens indsats i Operation SHARP GUARD. Besætningen kvitterede for admiralens tale ved i kor at synge »Skuld gammel venskab rejn forgo« på dansk og engelsk.

Klokken 8 om morgenen den 26. juni, fik PETER TORDENSKIOLD melding om, at et italiensk fiskefartøj havde samlet tre sårede op. Korvetten satte kursen mod positionen, hvor skibslægen blev sendt over for at tilse de tilskadedekomne.

Alle tre havde fået alvorlige forbrændinger. Det var meget vanske-



Klar til boarding



Kabyssen havde fremstillet nye specialiteter til receptionen

ligt at kommunikere med de tilskadedekomne, da to af dem kun talte albansk samt lidt spansk og den tredje kun kinesisk, men med assistance fra en konstabel, der taler flydende spansk, lykkedes det.

Skibslægen vurderede, at det var nødvendigt at tage de nødstedte om bord i korvetten for videre behandling samt transport til land. De to albanere blev overført til en albansk torpedobåd umiddelbart ud for havnebyen Durres, og den kinesisk talende blev overgivet til de italienske myndigheder i Brindisi, da han ikke ønskede at komme til Albanien.

PETER TORDENSKIOLD kunne herefter påbegynde den længe ventede forlægning mod Danmark. Den 27. juni blev Messina Strædet passeret i tæt tåge, og som en illustration af korvettens ændrede seilmønster i de sidste år skal det nævnes, at dette var fjerde gang på 11 måneder, at skibet passerede strædet, hvorimod hverken Lillebælt eller Øresund er blevet besejlet i samme tidsrum. Efter passagen blev der foretaget en lille afstikker til den aktive vulkanø Stromboli, hvor man kunne se røgen rejse sig fra toppen og siden af vulkanen. På vejen hjem blev der den 30. juni til 2. juli gjort ophold i den spanske havneby Cadiz. Efter 18 døgn til søs, hvoraf hovedparten havde været i to-tørn, var der stort behov for at få friske forsyninger om bord og for besætningen at komme i land og slappe lidt af.

Skoleskibet GEORG STAGE lå lige



Opvask 3 gange om dagen – mindst – hver dag

agten for, så der var mange, der benyttede lejligheden til at se et henholdsvis sejliskib/orlogsskib.

Den 2. juli fortsatte hjemturen.

Biscayen viste sig, fra sin pæne side, så efter at have gennemført øvelser med den engelske MARLBOROUGH, den hollandske fregateskadre, den tyske fregat BREMEN samt tyske fly, blev Kielerkanalen anduvet den 6. juli om aftenen i smukt vejr.

Næste morgen præcis kl. 0745 anløb PETER TORDENSKIOLD Flådestation Korsør, hvor 150 pårørende samt pressen ventede for at tage imod. Korvetten var endelig hjemme igen efter at have sejlet 16.000 sømil, udbakket 25.500 måltider, modtaget 16.000 signaler, foretaget 65 anrån af civile skibe, lavet 14 boardinger og foretaget en enkelt omdirigering af et handelsskib til videre undersøgelse i Brindisi.

Et begivenhedsrigt togt var tilendebragt, hvor PETER TORDENSKIOLD i perioder havde været tættere på aktiv deltagelse i krigslignende operationer, end nogen dansk korvet har været tidligere, Golfen inklusiv, og helt andre opgaver venter forude. Denne korvet er nemlig udset til at være den første, der skal gennemgå Mid-Life-Update.

(PETER TORDENSKIOLD)

AUGUST

1. – 4. Aug. 1719: Flaadestyrke paa 7 linieskibe, 2 Fregatter, 8 Skytsskibe og flydebat- terier samt 4 galejer, under Tordenskjold an- giber fæstningen Nya Älfsborg.

1 Aug. 1902: De første radiostationer instal- leres i to skibe. Rækkevidde 65 km.

1 aug. 1951: Grønlands Kommando opret- tes. Første chef er midlertidig kontraadmiral F.M. Kjølens.

2. AUG. 1808: 16 kanonbaade erobrer ud for Agersø engelsk orlogsbrig »Tigress«.

2. AUG. 1812: 2 armerede skonnerter for- hindrer engelsk fregat »Horatio«s Angreb på Tromsø, men erobres af fregattens fartøjer efter store tab på begge sider.

3. AUG. 1611: Kalmar Slot overgiver sig, og Øland m.m. besættes, efter at herredømmet over Kalmarsund er opnaaet ved at flaa- den paa 22 Skibe har bekæmpet svensk flaa- de paa 15 skibe.

3. AUG. 1748: Viceadmiral Christian Carl Gabel dør; eskadrechef fra Store Nordiske Krig, overkrigssekretær og reorganisator af flaa- den efter Store Nordiske Krig.

3. AUG. 1857: Vagtskibsstationen i Store Bælt inddrages efter sundtoldens ophør.

5. AUG. 1914: Minespærring udlægges på dansk søterritorium i Sundet, Store Bælt og Lille Bælt. Fyr slukkes, og sømærker inddra- ges delvis. 1'Eskadre tager station i Sundet, 2'Eskadre i Store Bælt, medens enkelte ski- be sendes til Lille Bælt m.m.

7. AUG. 1922: Ved søværnslovens vedtagel- se inddeles flaadens enheder i divisioner; Sø- officersgraderne: kommandørkaptajn, or- logskaptajn, kaptajnløjtnant og søløjtnant genoptages; underofficersgradernes er- stattes af dæksofficerer og midlertidige be- falsmænd.

8. AUG. 1715: Vagtskibsstationen i Sundet ophæves efter sundtoldens ophør.

9.-10. AUG. 1062: Flaaden paa ca. 350 Ski- be under Kong Svend Estridsøn slaar i La- holmsbugten udfor Nisaaen norsk flaa- de paa ca. 180 skibe under Kong Harald Haarfager.

9. AUG. 1511: Flaade paa 20 Skibe kæmper under Bornholm med lübsk flaa- de paa 18 skibe og fordriver denne. 5 lübske skibe ero- bres.

9. AUG. 1655: Admiralitets-Kollegiet opret- tes og sammensættes af Rigsadmiralen, Hol- mens Admiral, Viceadmiralen, 3 kaptajner, 1 sekretær og 1 admiralitetsraad. Bestaar indtil 1848, da Admiralitets-Kollegiet afløses af Marineministeriet.

9.AUG. 1808: Orlogsbriggen »Fama« og Kongebaaden »Søormen« kæmper ære- fuldt, men erobres af 1 engelsk orlogsbrig, 2 bombarderfartøjer og 3 kanonbaade paa Ny- borg Fjord.

10.AUG. 1809: 8 Kanonbaade under Kap- tajnløjtnant Bille erobrer udfor Frederiks- værk engelsk orlogsbrig »Allart«; (Briggen var taget af Englænderne ved flaadens ran 1807).

12.-14 AUG. 1564: Flaade paa 39 skibe un- der Admiral Herluf Trolle kæmper ved Jomfru- en (Øland) mod svensk flaa- de paa 28 skibe.

13. AUG. 1815: Den glückstadtske Sø- Ekvipage paa Elben nedlægges (oprettet i 1620 under kong Christian IV, vagtskibe paa Elben og Weser siden 1623).

14. AUG. 1755: Kgl. konfirmation paa fun- datsen for »Liig- og Begravelses-cassa for un- derofficerene ved Søe-artilleriet« (ophævet 29 August 1941).

16. AUG. 1848: Orlogsbriggen »Ørnen«, Kaptajnløjtnant Krenchel, overbringer kon- gen ratifikation af fredstraktaten med Ma- rokko.

16. AUG. 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson, fra Blokadestyrken udfor Kiel, kæmper i Kielerfjorden med sles- vig- holstensk dampskib »Løwe« og 4 ka- nonbaade. 1 kanonbaad skydes i Brand.

17. AUG. 1922: Undervandsbaadsdivisionen oprettes ifølge søværnsloven af 1922.

18. AUG. 1858: Tørdokken paa Nyholm aabnes i Kong Frederik VII'S nærværelse; Skruefregatten »Sjælland« indsættes som første skib heri.

19. AUG. 1812: 14 Kanonbaade erobrer ud- for Grenaa engelsk orlogsbrig »Attack«.

19. AUG. 1915: 1'Eskadre hindrer i Flinte- renden yderligere ødelæggelse af grundstødt engelsk U-baad »E.13«, der blev beskydt af tyske jagere.

21. AUG. 1956: Anker og Kronemærket fastsættes som søværnsmærke.

24. AUG. 1526: Kong Christian II's sidste tilhængere, søkrigeren Søren Nordbys eska- dre paa 10 Skibe med skipper Clement som Underfører slaas udfor Blekinge kysten af forenet svensk-lübsk og dansk (Kong Frede- rik II's) flaa- de.

24. AUG. 1658: Baadeangreb under Admi- ral Helt og Viceadmiral Peder Bredal foreta- ges fra det belejrede København mod de i Kallebodstrand liggende svenske skibe, 24 fartøjer erobres.

25. AUG. 1813: 7 kanonbaade fra Brunsbü- ttel og Glückstadt kæmper med 11 engelske Kanonbaade paa Elben.

26. AUG. 1994: Inspektionsskibet VÆD- DEREN anløber Cape Town i Sydafrika som første danske orlogsskib siden 1799.

27. AUG. 1807: Kanonbaadsdivision angri- ber engelsk batteri ved Gl. Pesthus i Kalle- bodstrand.

29. AUG. 1655: Instrux for Admiralitetet, der havde sæde paa Bremerholm, at det skal varetage landets søforsvar, flaadens udrust- ning og vedligeholdelse, personellets antagelse og uddannelse og »have indseende med Navi- gationens og Commerciens Fremme«.

29. AUG. 1943: Flåden på Holmen sænkes af egen besætning efter ordre fra viceadmiral Vedel af frygt for tysk overtagelse. Danske orlogsskibe til søs eller i provinshavn sænkes også eller søger til Sverige. Begivenhederne kostede 7 danske marinefolk livet, og 11 så- redes.

30. AUG. 1922: Skibsdivisionen og torpe- dobådsdivisionen oprettes ifølge Søværnslo- ven af 1922. (Torpedobaadsdivisionen ud- skilles fra skibsdivisionen den 8. Oktober 1924.)

31. AUG. 1612: Flaade paa 36 Skibe under kommando af Kong – Christian IV staar ind i Stockholms skærgaard til Vaxholm og blo- kerer hovedstaden og svensk flaa- de indtil 8. September.

31. AUG. 1807: Kanonbaadsdivision delta- ger i udfaldet fra Classens Have; Kanonbaa- den »Stubbekøbing«, springer i Luften.

31. AUG. 1844: Eskadre bestaaende af Fre- gatterne »Gefion« og »Thetis«, Hjuldamp- skibet »Hekla« og Briggen »Mercurius« tvinger i forening med norske og svenske søstyrker Sultanen af Marokko til at give afkald paa en siden 1768 betalt tribut fra Danmark.

SEPTEMBER

1. Sept. 1536: Kong Christian III udsteder Flaadens første krigsartikler.

1. Sept. 1800: Orlogsskonnerten »Den Aarvagne«, kæmper i Vestindien med stor engelsk kaper »Dreadnought« og jager denne paa Flugt.

1. Sept. 1810: Orlogsbriggen »Lougen«, Orlogsbriggen »Langeland«, samt 3 kanonskonnenter indkommer til Trondhjem efter heldigt udført undsætnings-ekspedition til Finmarken med 11 store priser, taget i Nordhavet.

1. Sept. 1939: Sikringsstyrken formeres, og flaaen gøres krigsberedt ved krigers udbrud.

2. Sept. 1809: Kanonbaadsdivisionen fra Fladstrand erobrer engelsk orlogsbrig »The Minx«, der laa som fyrskib paa Skagens Rev.

2. Sept. 1811: Orlogsbriggen »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« angriber udford Mandal 2 engelske orlogsbrigger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.

3. Sept. 1813: 6 kanonchalupper paa vej gennem Ejderen til forstærkning af søekvipagen ved Glückstadt slaar sig ved Busum igennem 13 engelsk kanonbaade og 4 armerede chalupper. 2 britiske kanonbaade sænkes.

4. Sept. 1807: Øen Helgoland besættes af englænderne, og afstaaes d.14/1 1814 til England, (som sælger Øen til Tyskland den 1/7 1890).

5. Sept. 1619: Søe-Etatens Kirke, Bremerholms (senere Holmens-) Kirke indvies af Sjællands Biskop. (Ombygges i 1641 til sin nuværende skikkelse.)

5. og 7. Sept. 1630: Flaade paa 22 orlogsskibe m.fl. under Chr.IV slår på Elben Hamburgs flåde.

5. Sept. 1712: Konseilet approberer anlægget af batteriet »Tre Kroner« efter Schoutbynacht Judichærs plan. Batteriet anlægges ved sænkning af de 3 udrangerede orlogsskibe: »Tre Croner«, »Printz Jørgen« og »Charlotta Amalie«, senere i 1714, sænkes »Norske Løve«, i 1717 »Christianus Quintus«, »Mars« og »Elephanten«.

5. Sept. 1951: Færøernes Marinestriket oprettes.

7. Sept. 1807: København kapitulerer overfor engelske styrker efter belejning og bombardement fra landsiden; flaaen med alt materiel fra Holmen udleveres.

8. Sept. 1757: Constructions-skolen oprettes på Holmen. Erstatte det tidligere Model-og Ridsekammer

9. Sept. 1000: Allieret Flaade paa 60 danske, 15 svenske og 5 norske skibe under Kong Svend Tveskæg slaar ved Svold norsk flaae paa 60 skibe under Kong Olav Trygvason, som springer overbord og drukner.

10. Sept. 1563: Dansk-lübsk flaae paa 27 danske og 7 lübske skibe under Admiral Peder Skram kæmper med svensk flaae paa 30 skibe ved Gotska Sandøen.

10. Sept. 1677: Flaade paa 14 linieskibe og 7 fregatter under General-Admiral Niels Juel bombarderer og indtager Vestervik By Nord for Kalmarsund.

12. Sept. 1678: Flaaden bestaaende af 27 Skibe samt en Tropestyrke under General-Admiral Niels Juel iværksætter i forbindelse med brandenburgske styrker landgang ved Wittow og Putbus, hvorved Rügen og Pommern erobres; da den svenske hær i henhold til kapitulationsbetingelserne overføres fra øen Usedom til Sverige, strander transportfladen i December i 1678 i snetykning paa Sose Odde ved Bornholm, hvorved ca. 1800 Mand omkommer.

12. sept. 1810: 6 kanonbaade erobrer udford Læsø engelsk Orlogskutter »Alban« paa 12 kanoner.

12. og 13. Sept 1657: Flaade paa 26 skibe under kommando af rigsviceadmiral Henrik Bjelke kæmper uafgjort under Møen med svensk flaae paa 40 Skibe.

13. Sept. 1736: Flaadeføreren fra Store Nordiske Krig, første Kadetchef, Admiral Christen Thomsen Sehested, dør.

13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; kommandohejsning den 3/10 1909.

15. Sept. 1923: Flyvevæsenet udskilles som selvstændig Kommando.

16. Sept. 1850: Hjuldampskibet »Geiser« og en Divison kanonchalupper angriber og fordriver oprørernes Dampskib »Kiel« og 3 kanonbaade og besætter derefter Føhr.

17.-25. Sept. 1715: Stralsundeskadren paa 13 skibe m.fl. under viceadmiral Sehested forcerer Nydyb ved Rügen, hvilket medfører Rügens og Stralsunds Erobring den 15/11 og 23/12 1715, og Kong Karl XII.s tilbagevenden til Sverige.

17. Sept. 1784: Søe-Lieutenant-Selskabet stiftes, Premierløjtnant Sneedorff første formand.

17. Sept. 1878: Vor første Deling torpedobaae, bestaaende af dampchalupperne Nr. 1, 2 og 3, forsynet med udskydningsrammer, hejser Kommando. Ifølge marineministeriets resolution af 15/2 1879 forsynes dampchalupperne med torpedo-udskydningsapparater og kaldes torpedobaae Nr. 1, 2 og 3.

20. Sept. 1848: Bygmester Philip de Langes tegning til Nyholms mastekran approberes ved kgl. Resolution til afløsning af en i 1729 rejst mastekran. Opførelsen afsluttet i 1751.

20. Sept. 1921: Kronprins Frederik bliver søofficer efter som første danske kronprins at have gennemgået kadetskolen.

21. Sept. 1623: Bordholdspenge for chef og officerer indføres i stedet for kost ombord.

22. Sept. 1941: Den danske flotille i Sverige formeres.

25. Sept. 1676: Eskadre paa 11 skibe under viceadmiral Jens Rodsten erobrer Kristianopel og Karishamn.

27. Sept. 1882: Flaadens sidste større skib med sejlrigning: krydsfregatten »Fyen« løber af Stabelen.

29. Sept. 1712. Flaade paa 22 Linieskibe og 6 Fregatter under generaladmiral Gyldenløve ødelægger ved Rugen 42 transportfartøjer og erobrer 15 skibe af svensk transportflaae under Eskorte af svensk flaae paa 24 linieskibe og 3 fregatter under general- admiral Wachtmeister.

30. Sept. 1901: Kongens æressabel til den søkadet, der har bestaaet officerseksamen bedst, indstiftes af Kong Frederik VI.

30. Sept. 1901: Kanonbaaden »Møen«, springer i Luften i Sundet under første forsøgsskydning med brisantgranater.

30. Sept. 1909: Søværnsloven vedtages. Viceadmiral Wandel bliver kommanderende admiral og general-inspektør for søværnet. Flaadens stab oprettes, flaaeplan fastsættes.

Torpedoskydning fra STANFLEX 300

I farvandet ved Torpedostation Kongsøre har Søværnets Materielkommando i samarbejde med GLENTEN, Monberg & Thorsen A/S, Torpedostation Kongsøre og Taktik-og Våbenskolens registrerings- hold foretaget en række torpedoudskydningsforsøg.

Formålet med disse forsøg var dels at afprøve et nyt fundament til torpedorørerne, dels at kontrollere skudvinklen imellem torpedoen og skydende enhed.

Fundamentet er konstrueret af firmaet Monberg & Thorsen, mens torpedorøret er et ombygget rør fra SØLØVEN-klassen, som Søværnets Materielkommando i samarbejdet med egne værksteder har ombygget/modificeret.

Registreringsholdet var til stede med video og foto-udstyr for at lave optagelser, der skulle bruges til at analysere hvert enkelt skud. Optagelserne foregik dels fra GLENTENS sidedæk, dels fra gummibåden 100 m tværs af skibet ved hvert skud. Videoptagelserne blev sammenlignet



Topedoskuddet gået

med optagelser fra april 1992, hvor Søværnets Materielkommando første gang udførte torpedoudskydningsforsøg fra en STANDARD FLEX 300 enhed.

De to første skud blev affyret, mens GLENTEN lå ved kaj, og efter analyse af videooptagelserne kunne man konkludere, at skuddene var forløbet perfekt.

Dagen efter blev skud nr. 3, 4, 5 og 6 udført i Isefjorden ved forskellige farter. Efter hvert enkelt skud blev torpedoen bjærget, og affyringen analyseret. Alle skud forløb perfekt,

og resultaterne var meget tilfredsstillende.

Den videre plan for implementering af torpedo-modul i STANDARD FLEX 300 enheder går ud på, at torpedo-softwaren vil blive leveret fra TERMA A/S medio december 1994 og herefter afprøvet ombord i GLENTEN ved hjælp af en SIM 613 (torpedo-simulator).

Derefter påregner Søværnets Materielkommando i foråret/sommeren 1995 at udføre den endelige implementeringsskydning.

(Patuljefartøjet GLENTEN)

Torpedomissilbåden BILLE i Vejle

I Weekenden den 19 – 22 august aflagde torpedomissilbåden BILLE det årligt tilbagevendende adoptionsbesøg i Vejle.

Skibet blev adopteret af Vejle kommune i 1977 og har siden, når det har været muligt, besøgt byen

hvert år. Både lørdag og søndag var der åbent hus ombord med ialt 545 besøgende.

I forbindelse med åbent hus arrangement var der lørdag helikopterdemonstration og søndag opvisning af Søværnets Tambourkorps.

Mandag morgen afgik BILLE fra Vejle efter en week-end, der var en ubetinget succes, som befæstede og styrkede det gode forhold mellem BILLE og Vejle.

(BILLE)



Reparation og ombygning

- færdigt arbejde til aftalt tid og pris.



Aarhus Flydedok A/S

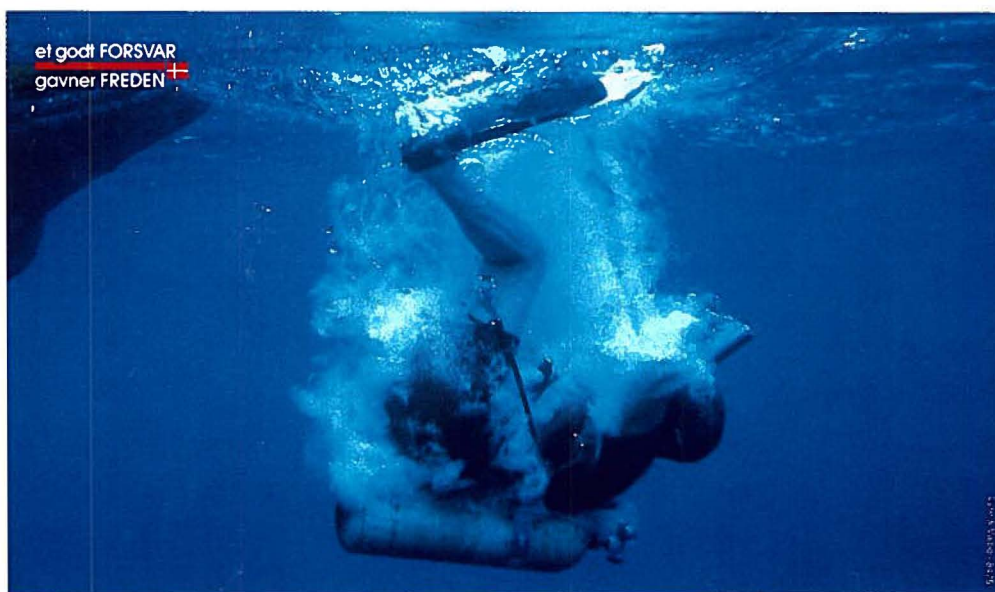
Aarhus Dockyard Ltd.

Balticagade · P.O. Box 23 · DK-8100 Aarhus C · Denmark
telex 64462 dokken dk · telefax +45 86 13 40 38 · telephone +45 86 13 40 00.

SCAN-AD

SVANEN og THYRA
i Øresund





Vi søger toptrænede folk til bundjob

Forsvaret søger aspiranter til Søværnets Frømandskorps. Frømandskorpset er en specialenhed, stationeret i Kongsøre. Det består udelukkende af frivilligt personel - specialuddannede professionelle soldater, der løser en række krævende, militære og civile opgaver.

Kravene er store, men hvis du kan li' at udfordre dine grænser, så finder du næppe et mere tilfredsstillende job. At være frømand/kvinde er hårdt, spændende, udfordrende og kræver både individualisme og samarbejdsevner. Læg mærke til, at vi skriver "frømand/kvinde". Kvindelige ansøgere er meget velkomne - og vil blive behandlet helt på lige fod med deres mandlige kolleger.

Generelle krav: Alder: Mellem 18 og 26 år. Dansk indfødsret og folkeskolens afgangsprøve (dansk, regning/matematik og engelsk), kørekort til personbil. Du skal være fundet egnet til værnepligts-tjeneste. Godt syn med fuldt mørkesyn og farvesans, god fysik, et godt helbred og gode tænder (korrigerende briller/kontaktlinser og protese udelukker ansættelse). Højde uden fodtøj mindst 157 cm. For at blive ansat skal du desuden bestå en fysisk krævende ansættelses-

prøve og en speciallægeundersøgelse.

Vi har udarbejdet en brochure, der beskriver ansættelsesprøvens fysiske og lægelige krav. Rekvirer den hurtigst muligt - du kan godt forberede dig på ekstra træning, hvis du vil gøre dig håb om at bestå...

Løn- og ansættelsesvilkår: Under grunduddannelsen (9 mdr.) får du løn og tillæg som andet personel af samme grad og tjenestealder. Efter udnævnelse til frømand ydes der et fast månedligt tillæg med et særligt tillæg for dykkerarbejde og faldskærmsudspring. Bindingsperioden er 3 år og 3 måneder. Herefter kan du fortsætte tjenesten eller søge omskoling/videreuddannelse til anden tjeneste i søværnet.

Ansøgning: Hvad enten du er tjenstgørende, hjemsendt eller aldrig har været soldat, skal du indsende et særligt ansøgningsskema. Skema og yderligere oplysninger kan rekvireres hos: Forsvarets Værnepligt & Rekruttering, telefon: 44 68 21 22 (ma.-fre. 09.00-15.00), telefax: 44 66 02 97. Uden for kontortid kan du benytte vores automatiske døgnservice. Det er samme nummer.



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse
Postboks 145, 3500 Værløse